



**Universidad Nacional Mayor de San Marcos**

**Universidad del Perú. Decana de América**

Dirección General de Estudios de Posgrado

Facultad de Ciencias Contables

Unidad de Posgrado

**Efectos económicos, financieros y tributarios de las  
NIIF, el impuesto a la renta y la ley del leasing, sobre  
los contratos de arrendamiento financiero  
internacional de aeronaves**

**TESIS**

Para optar el Grado Académico de Magíster en Política y Gestión  
Tributaria con mención en Política y Sistema Tributario

**AUTOR**

**Marco Tulio RODRÍGUEZ CASTILLO**

Lima, Perú

2017



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

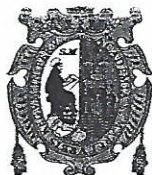
Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

## Referencia bibliográfica

---

Rodríguez, M. (2017). *Efectos económicos, financieros y tributarios de las NIIF, el impuesto a la renta y la ley del leasing, sobre los contratos de arrendamiento financiero internacional de aeronaves*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Ciencias Contables, Unidad de Posgrado]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

---



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS  
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES

UNIDAD DE POSGRADO

**ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS DE GRADO ACADÉMICO  
DE MAGISTER EN POLITICA Y GESTIÓN TRIBUTARIA CON MENCIÓN EN  
POLITICA Y SISTEMA TRIBUTARIO N°021-VDIP-DUPG-FCC/2017**

En la ciudad de Lima, a los 15 días del mes de Noviembre del 2017 a las 12:00 horas, en el Salón de Grados de la Facultad de Ciencias Contables de la UNMSM, bajo la Presidencia de la Dra. Beatriz Herrera García; con la asistencia de los Miembros del Jurado: Dra. Jeri Gloria Ramón Ruffner de Vega; Mg. Víctor Masuda Toyofuku; Mg. Víctor Hernán Vargas Calderón; y, Dr. Nicko Gomero Gonzales; el aspirante al Grado Académico de Magister en Política y Gestión Tributaria con mención en Política y Sistema Tributario, **Bach. Marco Tulio Rodríguez Castillo**, procedió hacer la exposición y defensa pública de su Tesis Titulada: **EFFECTOS ECONOMICOS, FINANCIEROS Y TRIBUTARIOS DE LAS NIIF, EL IMPUESTO A LA RENTA Y LA LEY DEL LEASING, SOBRE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO INTERNACIONAL DE AERONAVES**, requisito principal para optar el Grado Académico de Magister en Política y Gestión Tributaria con mención en Política y Sistema Tributario. Concluida la exposición se procedió a la evaluación correspondiente, habiendo obtenido la siguiente calificación:

DE *“Muy Bueno (17) Diecisiete”*

La Ceremonia de Sustentación concluyó a horas: \_\_\_\_\_

*[Firma]*  
Dra. Beatriz Herrera García  
Presidente

*[Firma]*  
Dra. Jeri Gloria Ramón Ruffner de Vega  
Miembro

*[Firma]*  
Mg. Víctor Masuda Toyofuku  
Miembro

*[Firma]*  
Mg. Víctor Hernán Vargas Calderón  
Miembro

*[Firma]*  
Dr. Nicko Gomero Gonzales  
Miembro

Vista la presente Acta, el Jurado de Sustentación de Tesis, propone que la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, otorgue al **Bach. Marco Tulio Rodríguez Castillo**, el Grado Académico de Magister en Política y Gestión Tributaria con mención en Política y Sistema Tributario.

Ciudad Universitaria, 15 de Noviembre 2017

*[Firma]*  
Dra. Jeri Gloria Ramón Ruffner de Vega  
VICE DECANA INVESTIGACION Y POSGRADO

## **AGRADECIMIENTO**

*A la memoria de mi padre, Marco y a mi madre, Anita Teresa, por sus cuidados, cariño imperecedero y su ejemplo de vida.*

*A mi esposa, Iris Violeta y a mí hijo, Marco, a quienes dediqué mi vida y de quienes obtuve la misma retribución.*

*A mis hermanos, Víctor Humberto, Anita Cecilia, Silvia Teresa y Nancy Carolina, por su cariño, ayuda e inalterable respaldo.*

*A la memoria de mi distinguido profesor, Dr. Víctor Medina Flores, Ex Decano de la Facultad de Ciencias Sociales de la UNMSM, sin cuya invalorable ayuda metodológica, la realización de este trabajo, no hubiera sido posible.*

*Marco Rodríguez Castillo*

## INDICE GENERAL

CARÁTULA

ACEPTACIÓN DE LA TESIS

AGRADECIMIENTO

INDICE GENERAL

RESUMEN CON DESCRIPTORES

INTRODUCCIÓN EN IDIOMA INGLÉS

<b>1.</b>	<b>CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>7</b>
1.1.	Situación Problemática .....	8
1.1.1.	Perspectiva Jurídica del Código Civil Peruano .....	8
1.1.2.	Naturaleza Jurídica del Contrato de Arrendamiento Financiero .....	9
1.1.3.	Perspectiva Jurídica de la Ley General de Sociedades .....	10
1.1.4.	Perspectiva Teórica de las NIIF .....	10
1.1.5.	Perspectiva Tributaria de la Ley del Impuesto a la Renta .....	12
1.1.6.	Perspectiva Tributaria de la Ley del Arrendamiento Financiero.....	12
1.2.	Formulación del Problema General.....	13
1.3.	Justificación de la Investigación .....	14
1.3.1.	Justificación Teórica .....	14
1.3.2.	Justificación Práctica .....	15
1.4.	Objetivos de la Investigación.....	15
1.4.1.	Objetivo General .....	15
1.4.2.	Objetivos Específicos .....	15
<b>2.</b>	<b>CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>16</b>
2.1.	Marco Filosófico o Epistemológico de la Investigación .....	16
2.1.1.	Etimología de "Leasing" .....	16
2.1.2.	Orígenes del Leasing .....	17
2.1.3.	Breve historia del Leasing Aeronáutico en el mundo .....	18

2.1.4.	El Leasing como alternativa fundamental del negocio aeronáutico global. ....	20
2.1.5.	La Industria de la Aviación Comercial .....	21
2.1.6.	El valor de las aeronaves .....	24
2.1.7.	Los participantes del Leasing Aeronáutico .....	26
2.1.8.	Formas de Financiación y Mercados Financieros de Aeronaves .....	35
2.1.9.	Organizaciones Internacionales relacionadas a la Industria Aeronáutica .....	40
2.1.10.	Los Contratos Internacionales de Leasing Aeronáutico .....	45
2.2.	Antecedentes de la Investigación.....	49
2.3.	Bases Teóricas o Enfoques Teóricos .....	50
2.3.1.	Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). ....	51
2.3.2.	Ley General de Sociedades (LGS).....	52
2.3.3.	Consejo Normativo de Contabilidad (CNC) .....	53
2.3.4.	NIC 17 Arrendamientos .....	53
2.3.5.	NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo .....	62
2.3.6.	NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos .....	69
2.3.7.	NIC 12 Impuesto a las Ganancias.....	74
2.3.8.	Ley del Impuesto a la Renta y su Reglamento .....	79
2.3.9.	Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero .....	81
2.3.10.	Definición de Términos Principales .....	82
3.	CAPÍTULO 3: HIPÓTESIS Y VARIABLES .....	85
3.1.	Hipótesis General .....	85
3.2.	Hipótesis Específicas: .....	85
3.3.	Identificación de variables.....	87
3.4.	Matriz de consistencia .....	88
4.	CAPÍTULO 4: METODOLOGÍA.....	88

4.1.	Tipo y Diseño de Investigación .....	88
4.2.	Unidad de Análisis.....	88
4.3.	Población de estudio.....	88
4.4.	Técnicas de Recolección de Datos .....	89
4.5.	Análisis e Interpretación de la Información .....	90
4.6.	Modelo de Simulación .....	95
5.	CAPÍTULO 5: RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	95
5.1.	Análisis e Interpretación de Resultados.....	95
5.2.	Prueba de Hipótesis .....	97
5.3.	Presentación de Resultados .....	101
6.	CONCLUSIONES ESPECÍFICAS.....	103
7.	RECOMENDACIONES.....	104
8.	REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA .....	105
8.1.	Referencias Virtuales .....	105
8.2.	Referencias Impresas .....	107
8.3.	Bibliografía Impresa .....	107
8.4.	Bibliografía Virtual .....	109
9.	ANEXOS .....	110
9.1.	Anexo A: Modelo de Simulación .....	110
9.2.	Anexo B: Análisis Estadístico de Correlación y Regresión Lineales.....	110
9.3.	Anexo N° 1: Aeronaves Boeing entregadas en el Año 2015 .....	110
9.4.	Anexo N° 2: Aeronaves Boeing entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo .....	110
9.5.	Anexo N° 3: Aeronaves Boeing entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo .....	110
9.6.	Anexo N° 4: Aeronaves Airbus entregadas en el Año 2015 .....	110



- 9.7. Anexo N° 5:** Aeronaves Airbus entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores  
Aerolíneas del Mundo .....110
- 9.8. Anexo N° 6:** Aeronaves Airbus entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores  
Arrendadoras del Mundo .....110

**RESUMEN CON DESCRIPTORES**

Arrendamiento Financiero

Finance Leasing

Normas Internacionales de Contabilidad (NIC)

International Accounting Standards (IAS)

Comité de Normas Internacionales de Contabilidad

International Accounting Standards Committee (IASC)

Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)

International Financial Reporting Standards (IFRS)

Junta de Normas Internacionales de Información Financiera

International Accounting Standards Board (IASB)

NIC 17 Arrendamientos

NIC 16 Propiedad Planta y Equipo

NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos

NIC 12 Impuesto a las Ganancias

Ley del Impuesto a la Renta - Reglamento del Impuesto a la Renta

Ley General de Sociedades

Aerolíneas

Seguridad en Vuelo - Airworthiness

Mantenimiento Aeronáutico

Federal Aviation Administration (FAA)

IATA – AWG – UNIDROIT

Matriz de Consistencia

Matriz de Datos

Coeficiente de Correlación Lineal de Pearson

Coeficiente de Regresión Lineal de los Mínimos Cuadrados

Coeficiente de Significancia

Coeficiente de Determinación

Diferencias Temporarias Deducibles

Diferencias Temporarias Imponibles

Adiciones Tributarias

Deducciones Tributarias

## **INTRODUCTION**

The Finance Leasing establishes a corporate financial instrument that it has been existing since the middle of the XIX century and it was considered as a formula to finance the growth and business expansion of the technologically advanced countries, which basically consists to lease first all the assets, with attributes of use and enjoyment and then proceed to acquire these same assets.

The present study is conducted to scrutinize on a national scale the several expected economics, financial and taxation effects, that it would occur in the convergence and joint application of the international Financial Reporting Standards (IFRS), the Peruvian Laws regarding the Income Tax and the Finance Leasing, over the international finance leasing agreement of aircrafts in the financial statements of the national lessees.

Being the remaining Peruvian commercial aviation market (excluding the foreign operators) an activity with a little economic, finance and commercial connotation on the international level. It made impossible to use references from the national reality in order to validate and prove our theories and hypotheses. Therefore, we should have created a Simulation Model which is based in real international factors such as aircraft prices, contract terms, interest rates, maintenance regimes etc. that must be contained in the standard international document entitled “Master Aircraft Lease Assignment, Assumption and Amendment Agreement”, made for the IATA and AWG on which we will apply the common operations that would develop a national commercial aviation company under the Peruvian regulations regarding accounting, legal and taxation.

Our General Hypothesis was tested and segregated in six Secondary Hypotheses, the same ones was theoretically and statistically proved, through correlation and regression procedures and having found positive moderate and strong correlations and levels of significance which have a probability of success greater than 95% and 99% and determination coefficients (fluctuation percentages) of 62.5% and 98.3%.

## **1. CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN**

El Arrendamiento Financiero constituye un instrumento financiero empresarial existente desde mediados del Siglo XIX, que fue concebido como una fórmula para financiar el crecimiento y expansión empresarial de los países desarrollados y que básicamente consiste en arrendar primero bienes de capital con atributos de uso y disfrute, para luego proceder a adquirir estos mismos bienes.

El presente estudio está dirigido a examinar nacionalmente los diversos efectos económicos, financieros y tributarios que se producirán en la convergencia y aplicación conjunta de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), el Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing, sobre los contratos de arrendamiento financiero internacional de aeronaves, en los estados financieros de los arrendatarios nacionales.

Siendo el mercado de la aviación comercial netamente peruana (excluidos los operadores extranjeros) una actividad de escasa significación económica, financiera y comercial a nivel internacional, no ha sido posible la utilización de referencias de la realidad nacional a efectos de validar nuestras teorías y probar nuestras hipótesis, por lo que, debimos crear un Modelo de Simulación, basado en factores internacionales reales tales como los precios de las aeronaves, plazo del contrato, tasas de interés, regímenes de mantenimiento etc. que deben estar contenidos en el documento internacional estándar denominado “Contrato Maestro de Arrendamiento de Aeronaves, Obligaciones, Declaraciones y Cambios” elaborado por la IATA y AWG, sobre el cual nosotros aplicaremos las operaciones comunes que desarrollaría una empresa de aviación comercial nacional, sometida a la normatividad contable, legal y tributaria peruana.

Se sometió a prueba nuestra Hipótesis General, desagregada en seis Hipótesis Secundarias, las mismas que fueron comprobadas teóricamente, así como estadísticamente mediante procedimientos de correlación y regresión, habiendo encontrado correlaciones positivas moderadas y fuertes, niveles de significancia

que tienen una probabilidad de acierto mayores a 95% y 99% y coeficientes de determinación (porcentajes de fluctuación) de 62.5% y 98.3%.

### 1.1. Situación Problemática

Está constituida por los diversos efectos económicos, financieros y tributarios derivados de la convergencia y aplicación conjunta de las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing, sobre los contratos de arrendamiento financiero internacional de aeronaves, en los estados financieros de los arrendatarios nacionales

El análisis de esta situación problemática, es mostrado desde la perspectiva legal, societaria, contable y tributaria que se expone en detalle a continuación:

#### 1.1.1. Perspectiva Jurídica del Código Civil Peruano

- Según el TÍTULO II, Propiedad, Capítulo Primero, Disposiciones Generales, establece en el siguiente artículo:

##### Noción de Propiedad

**Artículo 923º.-** La propiedad es el poder jurídico que permite usar, disfrutar, disponer y reivindicar un bien. Debe ejercerse en armonía con el interés social y dentro de los límites de la ley.

- Según el TÍTULO VI, Arrendamiento, Capítulo Primero, Disposiciones Generales, establece en los siguientes artículos:

##### Definición

**Artículo 1666º.-** Por el arrendamiento el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de un bien por cierta renta convenida.

##### Facultad de arrendar bienes

**Artículo 1667º.-** Puede dar en arrendamiento el que tenga esta facultad respecto de los bienes que administra.

### **Arrendamiento financiero**

**Artículo 1677º.-** *El contrato de arrendamiento financiero se rige por su legislación especial y, supletoriamente, por el presente título y los Artículos 1419º (Contrato de Opción) a 1425º (Contratos Preparatorios) en cuanto sean aplicables.*

### **Conclusión extraída del Código Civil**

En el caso de los contratos de Arrendamiento Financiero, *el arrendatario solo califica como poseedor y no como propietario*, en consecuencia, solo tiene los atributos *del uso y el disfrute*, por lo cual, *según el Código Civil, no se debería contabilizar los bienes en arrendamiento como activos fijos.*

#### **1.1.2. Naturaleza Jurídica del Contrato de Arrendamiento Financiero**

Bravo Melgar, S. (2010), en su obra *“Contratos Modernos. Contratos Atípicos e Innominados”* afirma:

*“Conceptuar el Leasing es ciertamente tarea complicada, tomándose razón de que tiene múltiples matices y que abarca una serie de características por sus operaciones peculiares, de tal modo que nos hallamos ante un contrato sui géneris”* (p. 308).

Así mismo, analiza pormenorizadamente cada una de las teorías jurídicas que se cita a continuación (p. 311), descartando una a una la aplicación doctrinaria de las mismas al Contrato de Leasing:

- Teoría de la Compra-Venta
- Teoría del Préstamo
- Teoría del Arrendamiento
- Teoría de la Gestión de Negocios y la
- Teoría del Mandato

Llegando a la siguiente conclusión:

*“El Leasing enmarca características esenciales que lo distinguen de las otras modalidades de contrato”* (p. 312).

La **definición jurídica** del Contrato de Arrendamiento Financiero o **Leasing** establecida por el mismo autor es la siguiente:

*"Un documento legal o contrato, cuyos términos definen que una entidad denominada arrendador, acuerda arrendar o alquilar una propiedad o activo a otra entidad denominada arrendatario, para el uso por este último, con el compromiso de que el arrendatario realice pagos regulares al arrendador, por un especificado número de meses o años. Ambos, el arrendador y el arrendatario, deben mantener los términos del contrato para que éste conserve su validez".*

#### **1.1.3. Perspectiva Jurídica de la Ley General de Sociedades**

Según el Artículo 223°:

*"Los **Estados Financieros** de las empresas se preparan y presentan de conformidad con las disposiciones legales sobre la materia y de acuerdo a los principios de contabilidad generalmente aceptados (PCGA) en el país".*

#### **1.1.4. Perspectiva Teórica de las NIIF**

El Consejo Normativo de Contabilidad (CNC) del Perú, estableció en julio de 1998 que los PCGA bajo los cuales se deben elaborar los Estados Financieros a los que hace referencia la Ley General de Sociedades, son las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) oficializadas por el CNC, entendiéndose como tales en la actualidad a las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

El Marco Conceptual de las NIIF, establece que el objetivo de la información financiera con propósito general (estados financieros), es proporcionar información sobre la empresa y que ésta sea útil a los inversores, prestamistas y otros acreedores existentes y potenciales, estableciendo seguidamente que *los elementos relacionados directamente con la medida de la situación financiera son los activos, los pasivos y el patrimonio*.

El párrafo 4.6 del Capítulo 4 del Marco Conceptual de las NIIF, determina que para evaluar si una partida cumple con la definición de *activo, pasivo o patrimonio*, debe prestarse atención a *las condiciones esenciales y a la realidad económica que subyacen en la misma y no meramente a su forma legal*.

Así mismo, al hacer referencia al arrendamiento financiero establece que en el caso de éstos, la esencia y realidad económica es que el arrendatario adquiere los beneficios económicos futuros por el uso del activo alquilado, durante la mayor parte de su vida útil, aceptando como contrapartida de tal derecho una obligación de pago por un importe aproximado al valor razonable del activo más una carga financiera, correspondiente a los aplazamientos en el pago.

Por lo tanto, *el arrendamiento financiero da lugar a partidas que satisfacen la definición de un activo y un pasivo, y se reconocerán como tales en el balance del arrendatario*.

Esta normatividad contable, que constituye parte de la normatividad legal societaria, *contraviene y se impone al concepto de propiedad, referido por el Código Civil*.

#### **La definición contable del Contrato de Arrendamiento Financiero o**

**Leasing**, la podemos encontrar en la NIC 17 Arrendamientos, en su acápite Definiciones, párrafo N° 4, que establece la definición siguiente:

*“Un arrendamiento financiero es un tipo de arrendamiento en el que se transfiere sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo. La propiedad del mismo, en su caso, puede o no ser transferida”.*

La misma NIC establece que los Arrendatarios están obligados a contabilizar este tipo de bienes en el activo de sus estados financieros,



*como si fueran de su entera propiedad aunque no adquieran la titularidad jurídica o la propiedad legal sobre los bienes arrendados, sin embargo, si adquieren los beneficios económicos derivados del uso y el disfrute del bien arrendado.*

#### **1.1.5. Perspectiva Tributaria de la Ley del Impuesto a la Renta**

El Reglamento de la LIR (Art. 33°) establece que los resultados empresariales (utilidad o pérdida) mostrados en los estados financieros, *determinados exclusivamente en base a la aplicación de las NIIF, deberán ser ajustados por la aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta siendo la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, la norma contable que conecta a las NIIF con la LIR.*

Los contratos de Arrendamiento Financiero se ven afectados por las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC y NIIF) que se cita a continuación, las mismas que inciden *conjunta o separadamente* en los estados financieros de los Arrendatarios:

- a. NIC 17 Arrendamientos
- b. NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo
- c. NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos.
- d. NIC 12 Impuesto a las Ganancias.

#### **1.1.6. Perspectiva Tributaria de la Ley del Arrendamiento Financiero**

El Decreto Legislativo 299 promulgado el 26 de Julio de 1984, también conocido como la Ley del Arrendamiento Financiero, define en su primer artículo lo siguiente:

*“Considérese Arrendamiento Financiero, el contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado”.*

## 1.2. Formulación del Problema General

¿Cuáles son los efectos económicos, financieros y tributarios que originan la aplicación en conjunto de las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Arrendamiento Financiero, sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero Internacional de Aeronaves en la Contabilidad de los Arrendatarios?

### Problemas Específicos

- 1.2.1. ¿Cuáles son los efectos específicos del reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing *como activos y pasivos*, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios?
- 1.2.2. ¿Cuáles son los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor revaluado en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, en los EEFF de los Arrendatarios?
- 1.2.3. ¿Cuáles son los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, en los EEFF de los Arrendatarios?
- 1.2.4. ¿Cuáles son los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de las Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles, en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios?
- 1.2.5. ¿Cuáles son los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados (Reparos) y Deducciones (Rebajas) a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios?
- 1.2.6. ¿Cuáles son los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de la Tasa Fiscal

Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios?

### **1.3. Justificación de la Investigación**

#### **1.3.1. Justificación Teórica**

Existe un especial punto de análisis e interés sobre los efectos que se producen cuando convergen, se contraponen, colisionan y entran en conflicto la normatividad legal, societaria, contable y tributaria peruana sobre los contratos de arrendamiento financiero internacional de aeronaves, en la contabilidad de los arrendatarios nacionales.

En tal sentido, consideramos que nuestra investigación metodológicamente está comprendida o enmarcada en la existencia de varias “teorías desarrolladas” que constituyen parte del ordenamiento legal de nuestro país, como son la normatividad contable internacional (las NIIF), las leyes tributarias específicas como son la Ley del Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing, además las leyes societarias y sectoriales pertinentes.

En este caso particular, consideramos que nuestro Marco Teórico contiene todas estas teorías desarrolladas, sin embargo, nuestro enfoque de estudio está dirigido a plantear interrogantes distintas, que nos permitan profundizar y ampliar los elementos de la teoría, aplicándolos a contextos poco conocidos y estudiados nacionalmente, *sometiendo a prueba empírica el método de financiamiento internacional de leasing de aeronaves, cuyos contratos serían suscritos por arrendatarios nacionales.*

Consecuentemente, estimamos que podría ser interesante contribuir a generar literatura que se enfoque en el análisis específico de los efectos producidos en la contabilidad de los arrendatarios nacionales, por la aplicación de las normas contables, legales y tributarias sobre los contratos internacionales de leasing de aeronaves.

### 1.3.2. Justificación Práctica

Este trabajo de investigación podría ser útil a:

- a. Centros de educación universitaria en la especialidad de Contabilidad, que desearan profundizar en los efectos económicos, financieros y tributarios que se originan al aplicar conjuntamente las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing a los contratos de arrendamiento financiero internacional de aeronaves.
- b. Empresas de la industria de la aviación comercial nacional, que en su calidad de arrendatarios, estuvieran interesados en adquirir o renovar su flota de aeronaves utilizando la modalidad del arrendamiento financiero internacional.
- c. Empresas inversionistas internacionales que desarrollen sus actividades en los mercados de capitales y uno de cuyos rubros sea el negocio del arrendamiento financiero de aeronaves en calidad de arrendadores.

## 1.4. Objetivos de la Investigación

### 1.4.1. Objetivo General

Analizar, medir y explicar los efectos económicos, financieros y tributarios de la aplicación conjunta de las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero Internacional de Aeronaves en la Contabilidad de los Arrendatarios Nacionales.

### 1.4.2. Objetivos Específicos

- a. Analizar, medir y explicar los efectos específicos del reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing como activos y pasivos, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios.
- b. Analizar, medir y explicar los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su

valor revaluado en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, en los EEFF de los Arrendatarios.

- c. Analizar, medir y explicar los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, en los EEFF de los Arrendatarios.
- d. Analizar, medir y explicar los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de las Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles, en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios.
- e. Analizar, medir y explicar los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados (Reparos) y Deducciones (Rebajas) a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios.
- f. Analizar, medir y explicar los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios.

## **2. CAPÍTULO 2: MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Marco Filosófico o Epistemológico de la Investigación**

#### **2.1.1. Etimología de "Leasing"**

El término leasing proviene de los antiguos idiomas del Inglés (lease), Francés (lessor, laissier) y Latín (laxare, laxis), que fue modificándose a través del tiempo para llegar a ser la expresión que hoy todos usamos. En estricto, el término "leasing" es un sustantivo del idioma Inglés que proviene del tiempo presente progresivo del verbo "to lease" que significa *alquilar, arrendar o rentar*.

En el *lenguaje jurídico-empresarial* y según Bravo Melgar, S. (2010). el término "arrendamiento" o "leasing", significa lo siguiente:

*"Un documento legal o contrato, cuyos términos definen que una entidad denominada arrendador, acuerda arrendar o alquilar una propiedad o activo a otra entidad denominada arrendatario, para el uso por este último, con el compromiso de que el arrendatario realice pagos regulares al arrendador, por un especificado número de meses o años. Ambos, el arrendador y el arrendatario, deben mantener los términos del contrato para que éste conserve su validez".*

### **2.1.2. Orígenes del Leasing**

Antes de que los Estados Unidos de América (EUA) logran convertirse en una nueva nación (1700), apareció en las colonias inglesas de América, el Leasing, para financiar el uso de carretas tiradas por caballos.

Fueron las empresas ferrocarrileras a mediados de los años 1800, las que al tratar de extender sus vías a lo largo del territorio, requirieron gran cantidad de dinero el mismo que les fue negado por la mayoría de los bancos al considerar a la industria ferrocarrilera un negocio riesgoso.

El equipo de esta naciente industria debió ser financiado por nuevos métodos donde habría inversionistas que aportarían sus fondos, comprarían las locomotoras a los fabricantes y luego las arrendarían (en calidad de Arrendadores) a las empresas de ferrocarriles (Arrendatarios), generándose los denominados *"Títulos Certificados de Equipo Alquilado"*, los cuales serían recibidos por las empresas de ferrocarriles al término del pago del contrato de arrendamiento, que cubriría el precio de compra más los intereses.

Este método de financiación reseña el nuevo concepto moderno de *"venta condicionada"*.

Las compañías inversionistas a inicios de los años 1900, empezaron a actuar como arrendadores de estos equipos para alquiler, ya que los arrendatarios solo deseaban controlar sus propios negocios sin la responsabilidad de ser propietarios. Este método introduce el verdadero nuevo concepto de alquiler.

En esta época también apareció lo que se conoce como "*la venta a plazos*", lo cual permitió a los consumidores y clientes comerciales a incrementar su poder de compra pagando en partes.

Los fabricantes fueron la base de muchas de las mayores decisiones de inversión en ventas al crédito a mediados de la década de 1920 pero fueron afectados por la Gran Depresión de 1929.

Con motivo de la Segunda Guerra Mundial, a inicios de la década de 1940, los fabricantes usaron la modalidad del leasing al contratar con el gobierno.

En la década de la post guerra (1950), los consumidores de los EUA empezaron a demandar una gran cantidad de bienes. Este rápido crecimiento económico de los EUA, posibilitó la creación de una industria formal de arrendamiento de equipos, por lo cual, la industria del leasing experimentó un crecimiento extraordinario a través de los años y continúa creciendo y expandiéndose, a pesar de algunos momentos de contracción.

### **2.1.3. Breve historia del Leasing Aeronáutico en el mundo**

*En el año 1965* se produce en los Estados Unidos de América (EUA), el primer contrato de leasing de aeronaves registrado por la *GE Capital*, subsidiaria financiera de la corporación americana *General Electric (GE)*, continuando más adelante con la creación de la *GE Capital Aviation Services (GECAS)*, que no empezó como un líder en el mercado global de arrendamiento de aeronaves, sino hasta 1993, cuando compró a la empresa líder de leasing en aquel entonces, la *Guinness Peat Aviation (GPA)*.

**En mayo de 1973** se funda en los EUA la compañía de leasing de aeronaves *International Lease Finance Corporation (ILFC)*, la misma que se mantuvo operando con el mismo nombre hasta diciembre de 2013 cuando fue adquirida por *AerCap Holding (AER)* de manos de *American International Group (AIG)* de EUA.

**En enero de 1975** se produce un negocio compartido entre las compañías *Aer Lingus* y el banco *Guinness Mahon*, ambas de nacionalidad irlandesa, deviniendo en la formación de la nueva compañía *Guinness Peat Aviation (GPA)*.

**En la década de 1980** GPA se consolida y expande como el más grande arrendador de aeronaves del mundo, teniendo entre sus más importantes accionistas a *General Electric (GE)* de EUA (quien finalmente compraría la mayor parte de sus acciones), *Air Canada*, *el Banco de Crédito de Japón* y *el Grupo Mitsubishi*, también de Japón.

**En setiembre de 1993**, ante la inminente bancarrota de GPA, la *GE Capital* anuncia los planes para la creación de la nueva subsidiaria *GE Capital Aviation Services (GECAS)* teniendo la opción de comprar hasta dos terceras partes de las acciones de GPA.

**En noviembre de 1993**, GECAS fue formalmente establecida y actualmente, después de 23 años de existencia ininterrumpida, GECAS se ha mantenido como el más grande y el más antiguo pionero del leasing de aeronaves del mundo, habiendo contribuido a crear los más variados escenarios para la moderna industria del leasing de aeronaves. El reto actual de los arrendadores se enfrenta hoy a como esta actividad, pueda seguir expandiéndose incluyendo a los mercados emergentes.

**En 1995** se funda *AerCap (AER)* pero, no es sino desde *mayo 2014*, donde los niveles de expansión crecen exponencialmente cuando *AerCap (AER)*



completa la compra de *International Lease Finance Corporation (ILFC)*, adquirida a *American International Group (AIG)* de EUA, una de las mayores compañías del mundo en el rubro de los Seguros.

AIG vende el 90% de su participación en ILFC pero recibe a cambio dinero en efectivo por 3 mil millones de dólares más el 46% de la nueva compañía incorporada por el consorcio New China Trust Company Limited.

Con esta fusión corporativa AerCap compite con GECAS por el primer lugar del negocio corporativo mundial del leasing de aeronaves.

#### **2.1.4. El Leasing como alternativa fundamental del negocio aeronáutico global.**

Según lo publicado en la revista especializada Investment Europe del 30 de mayo 2013, <http://www.ascendworldwide.com>, la firma consultora internacional en aviación Ascend, subsidiaria de Flightglobal y Reed Business Information, ha construido un *Índice de Inversiones* denominado el *Ascend Aircraft Investment Index (AAII)* sobre una base de *riesgos y recompensas* para la inversión en aeronaves, bienes que han superado a otras clases de activos.

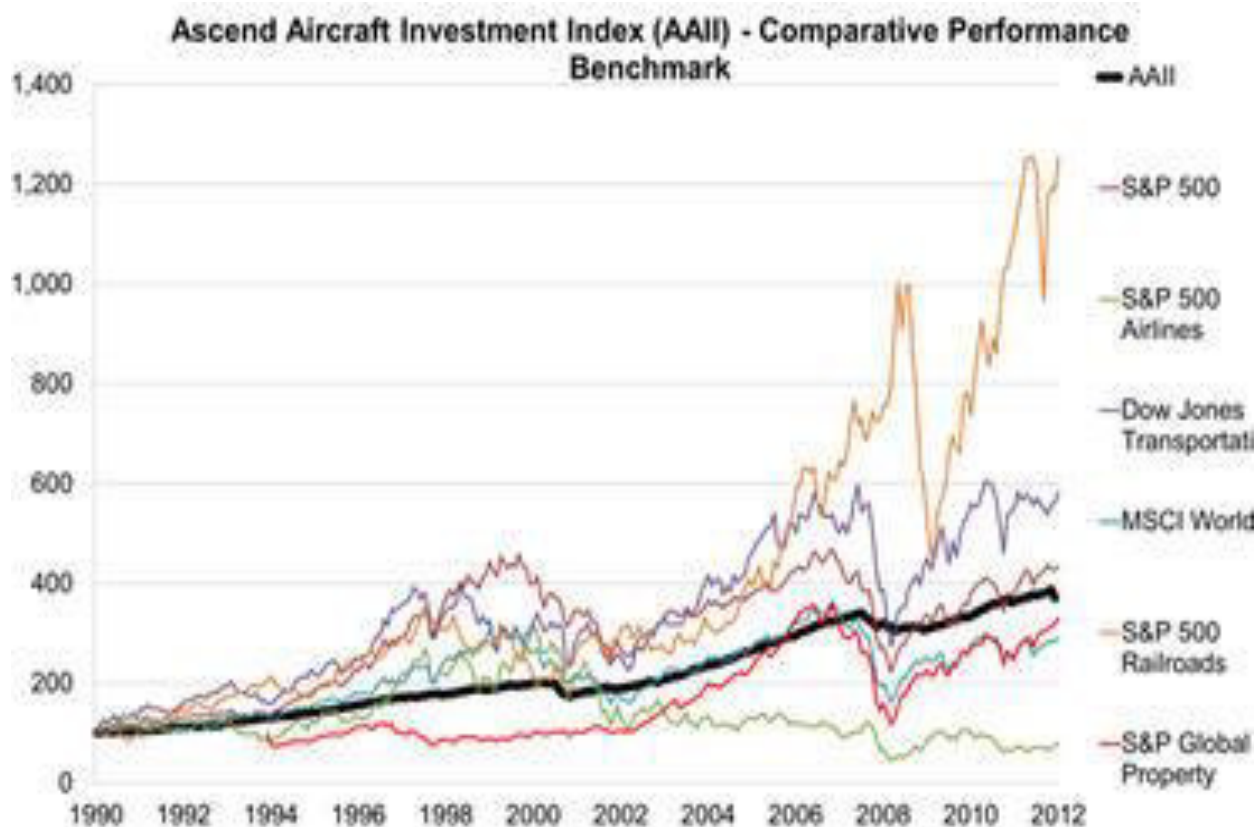
Ascend sostiene que:

“Ha pesar de la volatilidad en el mercado de la aviación comercial en los últimos 20 años, la inversión en leasing de aeronaves *ha demostrado importantes y estables retornos y una baja correlación con los amplios índices económicos* tales como el Standard & Poors 500” (S&P 500 Índice del Mercado de Valores Americano).

La misma consultora Ascend pronosticó:

“En el 2013 y 2014, *las compañías de leasing de aeronaves* comprarán alrededor de 1400 aeronaves por un total aproximado de 80 mil millones de dólares, lo cual requeriría un aporte de 20 mil millones de dólares de inversión inicial, movilizand o ingentes flujos de nuevos aportes de capital”.

“Las compañías de leasing activamente orientan su atención en búsqueda de compañías de seguros, fondos de pensiones y otros inversores a largo plazo, para crear oportunidades de coinversión que contribuirían a conseguir los 20 mil millones que deberán aportarse”.



El Jefe de la consultora Ascend en Asia, Paul Sheridan agrega:

“El meteórico crecimiento de la industria del leasing de aeronaves, *significa ahora cantidades de casi el 40% de la flota comercial global en servicio, comparados solamente con 2% en los años iniciales de la década de 1980*. La rápida expansión significa que la industria requiere de miles de millones de dólares en inversiones de capital”.

#### 2.1.5. La Industria de la Aviación Comercial

Se caracteriza por ser un negocio altamente dinámico, de un conocimiento muy especializado, que enfrenta numerosos retos como son la extrema rivalidad competitiva, la necesidad absoluta de modernas y eficientes aeronaves, grandes capitales de inversión, operación y

financiamiento, la dependencia inevitable del combustible sujeto a la volatilidad de los mercados internacionales, la necesidad imprescindible de personal altamente calificado en sus actividades de operaciones en tierra, aeronavegación, mantenimiento aeronáutico, venta directa e indirecta de boletaje, la situación de control gubernamental permanentemente ejercida por las instancias sectoriales, la influencia política y finalmente la exposición permanente al riesgo de su propia operatividad en condiciones climáticas hostiles.

### **La Seguridad en Vuelo (Airworthiness)**

Es el factor preponderante y la piedra angular de la industria aeronáutica, debido al alto riesgo que implica esta transportación y a la gran complejidad de las mismas aeronaves, las cuales deben seguir rigurosos y continuos programas de mantenimiento preventivo y correctivo, establecidos por los fabricantes de las mismas y aprobados y controlados por las autoridades nacionales e internacionales de aeronavegabilidad, siendo a nivel mundial la más importante, la Federal Aviation Administration (FAA) de los EUA, la misma que supervisa todo el espectro de la aviación mundial, integrado entre otros por fabricantes, aerolíneas, arrendadores, aeropuertos, estaciones reparadoras, etcétera.

### **El Mantenimiento Aeronáutico**

Los chequeos periódicos de mantenimiento de aeronaves han sido estandarizados mundialmente y denominados por los nombres de *Chequeos Tipo A, B, C y D*.

Están referidos en detalle y por cada parte componente de una aeronave en el *Capítulo 8 “Inspections Fundamentals”* del libro de la FAA (Federal Aviation Administration) de los EUA, *“Aviation Maintenance Technician Handbook-General”*, al que se puede acceder en el enlace [http://www.faa.gov/regulations\\_policies/handbooksmanuals/aircraft/amt\\_handbook/media/FAA-8083-30\\_Ch08.pdf](http://www.faa.gov/regulations_policies/handbooksmanuals/aircraft/amt_handbook/media/FAA-8083-30_Ch08.pdf)

La connotación principal de estos chequeos periódicos de mantenimiento está en dos factores principales, *uno mecánico* íntimamente relacionado a la seguridad en vuelo y *otro económico y financiero* que determinará la rentabilidad de la compañía:

**Factor Mecánico:** *La condición de operación general de una aeronave después de cada chequeo, es técnicamente equivalente al de una aeronave nueva, al haber sido mantenida, reparada o reconstruida, haciendo la diferencia solo el factor de la edad.*

**Factor Económico y Financiero:** *El valor de mercado, no necesariamente será incrementado por los desembolsos de las reparaciones, que incrementarán el valor contable, pues debe tenerse en cuenta otros factores adicionales y fundamentales como por ejemplo el de la obsolescencia.*

**a. Chequeo A**

Es el más simple de los chequeos e incluye rutinarias y detalladas inspecciones técnicas entre las primeras 400 a 600 *horas de vuelo* (*periodo de tiempo comprendido desde que se encienden los motores hasta que se apagan*) o 200 a 300 *ciclos de operación* (*periodo de tiempo comprendido desde que la aeronave despegue hasta que aterrizan*).

Esta inspección necesita entre 20 a 50 horas/hombre y es usualmente realizada en turno de noche en los hangares de la aerolínea. La periodicidad de este chequeo depende del tipo de aeronave, los records de vuelo y las especificaciones del fabricante.

**b. Chequeo B**

Es el segundo chequeo en complejidad que se realiza aproximadamente cada 5 o 6 meses y se emplea entre 100 y 140

horas/hombre, dependiendo de la aeronave y puede ser practicado intercaladamente entre los chequeos A.

**c. Chequeo C**

Esta inspección es realizada entre los 18 y 24 meses o tomando en cuenta una determinada cantidad de horas de vuelo o ciclos de operación. Este es un mantenimiento profundo que requiere obligatoriamente la inspección de la mayoría de componentes, es decir, desensamblar, reparar, reconstruir o sustituir y reponer partes críticas y piezas del fuselaje, motores, equipo eléctrico, electrónico y mecánico de la aeronave y debe ser ejecutado en el *hangar de una estación reparadora certificada* por las autoridades de aeronavegabilidad correspondientes.

La aeronave permanecerá fuera de servicio en los talleres hasta que el íntegro del chequeo sea realizado.

**d. Chequeo D**

Esta inspección que incluye reparación, renovación, reconstrucción y sustitución de partes y piezas, debe ser realizada cada 5 o 6 años y es considerada como la última o final en la vida útil de una aeronave. Es la de mayor profundidad y extensión pues incluye a toda la aeronave. Este trabajo demanda entre 50,000 y 60,000 horas/hombre con una duración de aproximadamente 4 meses. Este es el chequeo de mantenimiento más costoso y usualmente es tenido en cuenta para definir *reparar la aeronave o reemplazarla* por una aeronave usada, cuyo valor resulte más económico que la pretendida reparación.

**2.1.6. El valor de las aeronaves**

El valor de la aeronave *no declina substancialmente* debido al *factor básico, prioritario y obligatorio del mantenimiento técnico*, el cual hace

*que la aeronave recobre valor al término de cada uno y mantenga su valor residual.*

Esta condición especial se ve reflejada legalmente en la contabilidad de las aerolíneas, que al aplicar la NIC 16 Propiedad, Planta y Equipo, deben proceder a sumar (activar) los costos de mantenimiento, los mismos que luego deberán depreciar, sin embargo, finalmente, las compañías aéreas deberán valorizar sus activos a valores de mercado (valor razonable según la terminología contable), aplicando en aquellos que disminuyeran de valor, los procedimientos establecidos por la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos.

La International Society of Transport Aircraft Trading (ISTAT)

<http://www.istat.org/> define lo que considera el estándar del término

**“valor de una aeronave”** (aircraft value) como el usado por la mayoría de los tasadores de aeronaves (aircraft appraisers), de acuerdo a lo siguiente:

#### **Valor Básico**

Representa la opinión sobre el valor de una aeronave, en una transacción no forzada, *entre un comprador y un vendedor* debidamente informados y voluntariamente dispuestos a realizarla, sin la existencia de cargos ocultos y en un mercado estable.

#### **Valor de Mercado Corriente**

Representa la opinión del tasador en relación *al mejor precio de intercambio comercial* que puede ser generado por un activo bajo condiciones de mercado existentes en un periodo de tiempo determinado y su *proyección futura*.

Esta definición también considera la percepción que se tenga de la futura demanda del bien y su disponibilidad.

### **Valor Básico Futuro**

Representa la opinión del tasador en una predicción futura del valor, partiendo del valor básico y agregándole proyecciones de inflación.

### **Valor de Mercado Ajustado**

Indica que el valor de mercado o el valor básico han sido ajustados de acuerdo al estado o condición actual de mantenimiento.

Las cuatro definiciones *asumen el mantenimiento estándar realizado y la condición actual del bien*, sin embargo, es imperativo tener en cuenta la relación existente entre los costos de mantenimiento y el valor comercial que se agrega a la aeronave en cada reparación, pues este es el punto de definición empresarial, donde se escoge entre *seguir reparando económicamente* una aeronave o reemplazarla por otra.

## **2.1.7. Los participantes del Leasing Aeronáutico**

### **Las Aerolíneas**

En su forma clásica de propietarias y/o arrendatarias de aeronaves, las aerolíneas son catalogadas y clasificadas comúnmente de acuerdo a sus ingresos económicos, utilidades, número y valor de las aeronaves que integran sus flotas, número de pasajeros transportados y número de rutas en servicio, entre otros diversos factores.

Los niveles de inversión y capital demandados por estas empresas, así como los ingresos que ellas mismas generan y que hacen posible cubrir sus millonarios presupuestos, están presentados en el **Cuadro N° 1**, que muestra el ranking de las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo en el Año 2015, al que se adiciona la información financiera que se presenta a continuación.

Para ubicarnos en el contexto que muestran las cifras presentadas a continuación, referiremos que el Presupuesto Nacional del Perú para el

Sector Público, por el Año Fiscal 2015, establecido por la Ley N° 30281 del 04.12.14 fue de S/. 130,621'290,973 equivalente a **US\$ 43,700'666,100.**

### **Cuadro N° 1**

10 MAYORES AEROLINEAS DEL MUNDO AÑO 2015							
Ranking	Aerolínea	Nacionalidad	Flota de Aeronaves	Ingresos en Millones US\$	Utilidades en Millones US\$	Activos en Millones US\$	N° Empleados
1	American Airlines Group	EUA	1,494	42,700	2,880	43,800	113,300
2	Delta Air Lines	EUA	1,280	40,300	659	54,100	79,655
3	United Continental Holding	EUA	1,264	38,900	1,100	37,400	84,000
4	Lufthansa Group	Alemania	616	31,800	58	32,380	118,781
5	Air France-KLM	Francia-Holanda	572	33,100	263	28,100	94,666
6	British Airways-Iberia	Inglaterra-España	525	26,700	1,300	28,600	59,484
7	Emirates Airlines	Emiratos Arabes	248	24,200	1,240	30,340	56,725
8	Southwest Airlines	EUA	683	18,600	1,100	20,200	46,728
9	China Southern Airlines	China	509	17,600	288	30,600	82,132
10	All Nippon Airways	Japón	205	15,900	358	19,300	33,719
Fuentes:							
a) World's Largest Airlines: <a href="https://en.wikipedia.org/wiki/World%27s_largest_airlines">https://en.wikipedia.org/wiki/World%27s_largest_airlines</a>							
b) 10 Tops Aviation Armadas: <a href="http://financesonline.com/world-airline-fleets-top-10-aviation-armadas-with-most-airplanes/">http://financesonline.com/world-airline-fleets-top-10-aviation-armadas-with-most-airplanes/</a>							
c) Fortune Magazine-The Global 500 Companies: <a href="http://fortune.com/global500/">http://fortune.com/global500/</a>							
d) Forbes Magazine-Global 2000 Leading Companies: <a href="http://www.forbes.com/global2000/list/">http://www.forbes.com/global2000/list/</a>							

#### **a. American Airlines**

Es la mayor aerolínea del mundo en relación a sus Ingresos, Flota de Aeronaves, Utilidades Anuales, Activos (2° lugar) y Número de Empleados.

Se sitúa en el puesto N° 257 de la Lista de las 500 Mayores Empresas del Mundo medidas por sus Ingresos en el Año 2015, publicada por la Revista Fortune 500,

<http://fortune.com/global500/> mostrando los siguientes datos empresariales al cierre del Año 2015:

- Ingresos Anuales: US\$ 42,650 millones
- Utilidades: US\$ 2,882 millones
- Activos: US\$ 43,771 millones
- Número de empleados: 113,300

Los Ingresos Anuales de esta Aerolínea, igualan a los requeridos por el Presupuesto Nacional Peruano del mismo año.



### **b. Delta Air Lines**

Es la segunda mayor aerolínea del mundo en relación a sus Ingresos, Flota de Aeronaves, Utilidades Anuales, Activos (1° lugar) y Número de Empleados.

Se sitúa en el puesto N° 273 de la Lista de las 500 Mayores Empresas del Mundo medidas por sus Ingresos en el Año 2015, publicada por la Revista Fortune 500, <http://fortune.com/global500/> mostrando los siguientes datos empresariales al cierre del Año 2015:

- Ingresos Anuales: US\$ 40,362 millones
- Utilidades: US\$ 659 millones
- Activos: US\$ 54,121 millones
- Número de empleados: 79,655

### **Los Fabricantes y la distribución del mercado de aeronaves comerciales nuevas**

Boeing, una empresa de EUA y Airbus, un conglomerado empresarial europeo, integrado por los países de Francia, Alemania e Inglaterra, son sin lugar a dudas, los dos mayores fabricantes de aeronaves comerciales del mundo.

Sus estructuras financieras, niveles de inversión, producción, venta y precio de sus aeronaves por el Año 2015, nos servirán para situarnos en el contexto en que se desarrolla *el negocio de compra venta de aeronaves nuevas a nivel mundial*.

### **a. Boeing**

Se sitúa en el puesto N° 85 de la Lista de las 500 Mayores Empresas del Mundo medidas por sus Ingresos en el Año 2015, publicada por la Revista Fortune 500, <http://fortune.com/global500/> mostrando los siguientes datos empresariales al cierre del Año 2015:

- Ingresos Anuales: US\$ 90,762 millones
- Utilidades: US\$ 5,446 millones
- Activos: US\$ 99,198 millones
- Número de empleados: 165,500

Los Ingresos Anuales de este fabricante de Aeronaves, duplican los Ingresos Totales del Presupuesto Nacional Peruano para el mismo año.

En el Año 2015 Boeing entregó 762 aeronaves nuevas, valuadas en US\$ 124,854 millones, en los modelos agrupados bajo las series características de la marca y a los precios que se indican:

**Cuadro N° 2**  
**Aeronaves Boeing entregadas en 2015 por Modelo e Importe**

SERIES AERONÁUTICAS	SERIE 737			SERIE 747		SERIE 767	SERIE 777		SERIE 787		TOTAL
MODELOS	737-700	737-800	737-900 ER	747-8	747-8 FREIGHTER	767-300 FREIGHTER	777-300 ER	777 FREIGHTER	787-8	787-9	
PRECIOS EN US\$ MILLONES	80.6	96	101.9	378.5	379.1	199.3	339.6	318.7	224.6	284.6	
NÚMERO DE AERONAVES ENTREGADAS POR MODELO	10	411	74	11	7	16	79	19	71	64	762
IMPORTE AERONAVES ENTREGADAS EN US\$ MILLONES	806	39,456	7,541	4,164	2,654	3,189	26,828	6,055	15,947	18,214	124,854

Fuente: <http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries>

La entrega en detalle de todas estas aeronaves a nivel de cada cliente, constituidos por Aerolíneas y Arrendadoras, se muestra en los cuadros resumen elaborados en base a la información obtenida desde la propia página web de la empresa:

<http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries>

y presentados en el **Anexo N° 1**.

**Cuadro N° 3**  
**Aeronaves Boeing entregadas en 2015 por Tipo de Cliente**

AERONAVES BOEING ENTREGADAS EN 2015		Número Aeronaves	Porcentaje	Importe en Millones \$	Porcentaje
A las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo		149	19.6	27,819	22.3
Al resto de Aerolíneas		487	63.9	80,039	64.1
A las 7 Mayores Arrendadoras del Mundo		100	13.1	14,500	11.6
Al resto de Arrendadoras		26	3.4	2,496	2.0
<b>Totales</b>		<b>762</b>	<b>100.0</b>	<b>124,854</b>	<b>100.0</b>
<b>Fuente:</b> <a href="http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries">http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries</a>					

El anterior cuadro resumen nos muestra el *número de aeronaves nuevas a precios del fabricante* y los respectivos porcentajes de participación de los *cuatro diferentes tipos de clientes*:

Al 31 de Diciembre 2015, **Boeing** había entregado a sus 96 clientes, 762 aeronaves nuevas, valuadas en US\$ 124,854 millones (Anexo N° 1), habiendo entregado de este total, 149 aeronaves nuevas valuadas en US\$ 27,819 millones a las *10 Mayores Aerolíneas del Mundo* (Anexo N° 2) y 100 aeronaves nuevas valuadas en US\$14,500 millones, a *7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo* (Anexo N° 3), es decir, las entregas a sus mayores clientes grupales (Mayores Aerolíneas y Arrendadoras) sumaron 249 aeronaves por US\$ 42,319, lo que significó una concentración de 34% (la tercera parte) de sus entregas a tan solo 17 mayores clientes, los cuales significaron numéricamente 18% del total.

Según estas mismas cifras, **Boeing**, había destinado a *compañías Arrendadoras (Leasing Aeronáutico)*, un total 126 aeronaves nuevas, que significó 16.5% de sus entregas, valuadas en US\$ 16,996 millones.

## b. Airbus

Se sitúa en el puesto N° 106 de la Lista de las 500 Mayores Empresas del Mundo medidas por sus Ingresos en el Año 2015, publicada por la Revista Fortune 500, <http://fortune.com/global500/> reportando los siguientes datos empresariales al cierre del Año 2015:

- Ingresos Anuales: US\$ 80,537 millones
- Utilidades: US\$ 3,108 millones
- Activos: US\$ 116,275 millones
- Número de empleados: 138,622

Los Ingresos Anuales de este fabricante de Aeronaves, casi duplica los Ingresos Totales del Presupuesto Nacional Peruano para el mismo año.

En el Año 2015 Airbus entregó 635 aeronaves nuevas, en los modelos agrupados bajo las series características de la marca y a los precios que se indican:

**Cuadro N° 4**  
**Aeronaves Airbus entregadas en 2015 por Modelo e Importe**

SERIES AERONÁUTICAS	A318-A321				A330-200			A350	A380	
MODELOS	A318	A319neo	A320neo	A321neo	A330-200	A330-200 FREIGHTER	A330-300	A350-900	A380-800	TOTAL
PRECIOS US\$ MILLONES	74.3	97.5	106.2	124.4	229.0	232.2	253.7	304.8	428.0	
NÚMERO DE AERONAVES ENTREGADAS POR MODELO	1	24	282	184	30	3	70	14	27	635
IMPORTE AERONAVES ENTREGADAS EN US\$ MILLONES	74	2,340	29,948	22,890	6,870	697	17,759	4,267	11,556	96,401
Fuente: <a href="http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/">http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/</a>										

La entrega en detalle de todas estas aeronaves a nivel de cada cliente, constituidos por Aerolíneas y Arrendadoras, se muestra en los cuadros resumen elaborados en base a la información obtenida desde la propia página web de la empresa:

<http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/> y presentados en el **Anexo N° 4**.

El siguiente cuadro resumen nos muestra el número de aeronaves nuevas a precios del fabricante y los respectivos porcentajes de participación de los cuatro diferentes tipos de cliente:

**Cuadro N° 5**  
**Aeronaves Airbus entregadas en 2015 por Tipo de Cliente**

AERONAVES AIRBUS ENTREGADAS EN 2015		Número Aeronaves	Porcentaje	Importe en Millones \$	Porcentaje
A 6 de las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo		84	13.2	16,950	17.6
Al resto de Aerolíneas		405	63.8	59,900	62.1
A 7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo		98	15.4	13,399	13.9
Al resto de Arrendadoras		48	7.6	6,152	6.4
<b>Totales</b>		<b>635</b>	<b>100.0</b>	<b>96,401</b>	<b>100.0</b>
Fuente: <a href="http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/">http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/</a>					

Al 31 de Diciembre 2015, **Airbus** había entregado a sus 82 clientes, 635 aeronaves nuevas, valuadas en US\$ 96,401 millones (Anexo N°4), habiendo entregado de este total, 84 aeronaves nuevas valuadas en US\$ 16,950 millones, a 6 de las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo (Anexo N° 5) y 98 aeronaves nuevas valuadas en US\$13,399 millones, a 7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo (Anexo N° 6), es decir, las entregas a sus mayores clientes grupales (Mayores Aerolíneas y Arrendadoras) sumaron aeronaves por US\$30,349, lo que significó una concentración de 31% (la tercera parte) de sus entregas a tan solo 13 mayores clientes, que significaron numéricamente 16% del total.

Según estas mismas cifras, **Airbus** había destinado a *compañías Arrendadoras (Leasing Aeronáutico)*, un total 146 aeronaves nuevas, que significó 23% de sus entregas, valuadas en UD\$ 19,551 millones.

Ambos fabricantes *destinaron exclusivamente a actividades de Leasing Aeronáutico* (entregas a Arrendadoras), 272 aeronaves nuevas evaluadas en US\$ 36,547 millones, equivalentes al 20% de sus entregas totales.

Consecuentemente, ambos fabricantes destinaron exclusivamente a las Aerolíneas, 1,125 aeronaves nuevas avaluadas en US\$ 184,708 millones, equivalentes al 80% de sus entregas totales, lo que demuestra la gran demanda del mercado mundial de aeronaves nuevas, impulsado mayormente por los clientes de los mercados primarios.

AERONAVES BOEING Y AIRBUS ENTREGADAS CONJUNTAMENTE EN 2015	N° Aeronaves Boeing	N° Aeronaves Airbus	Total Aeronaves Nuevas	Aeronaves Boeing en Millones \$	Aeronaves Airbus en Millones \$	Total Aeronaves Nuevas en Millones \$	Porcentaje
A las 10 Mayores Aerolineas del Mundo	149	84	233	27,819	16,950	44,769	20.2
Al resto de Aerolineas	487	405	892	80,039	59,900	139,939	63.3
A 7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo	100	98	198	14,500	13,399	27,899	12.6
Al resto de Arrendadoras	26	48	74	2,496	6,152	8,648	3.9
<b>Totales</b>	<b>762</b>	<b>635</b>	<b>1,397</b>	<b>124,854</b>	<b>96,401</b>	<b>221,255</b>	<b>100.0</b>

**Fuente:** <http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries>

**Fuente:** <http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/>

### Los Arrendadores (Lessors)

El cuadro siguiente muestra los 10 Mayores Arrendadores del Mundo en relación al número de aeronaves de sus flotas y al valor de las mismas.

**Cuadro N° 7**

<b>10 MAYORES ARRENDADORAS DEL MUNDO AÑO 2015</b>				
<b>Ranking</b>	<b>Arrendadora</b>	<b>Nacionalidad</b>	<b>Flota de Aeronaves</b>	<b>Valor de la Flota Millones US\$</b>
<b>1</b>	<b>GECAS</b>	<b>EUA-Irlanda</b>	<b>1,608</b>	<b>32,507</b>
<b>2</b>	<b>AerCap</b>	<b>Irlanda</b>	<b>1,279</b>	<b>33,099</b>
<b>3</b>	<b>BBAM</b>	<b>EUA</b>	<b>413</b>	<b>11,060</b>
<b>4</b>	<b>SMBC Aviation Capital</b>	<b>Irlanda</b>	<b>393</b>	<b>11,037</b>
<b>5</b>	<b>CIT Leasing Corporation</b>	<b>EUA</b>	<b>313</b>	<b>9,004</b>
<b>6</b>	<b>AWAS</b>	<b>Irlanda</b>	<b>295</b>	<b>9,222</b>
<b>7</b>	<b>Aviation Capital Group (ACG)</b>	<b>EUA</b>	<b>273</b>	<b>6,561</b>
<b>8</b>	<b>BOC Aviation</b>	<b>Singapur</b>	<b>256</b>	<b>9,445</b>
<b>9</b>	<b>Air Lease Corporation (ALC)</b>	<b>EUA</b>	<b>251</b>	<b>8,806</b>
<b>10</b>	<b>Nordic Aviation Capital</b>	<b>Dinamarca</b>	<b>249</b>	<b>1,968</b>
	<b>Fuentes:</b>			
	a) Top 50 Lessors by Number of Aircrafts: <a href="https://www.gecas.com/en/common/docs/Leasing_Top_50_2015.pdf">https://www.gecas.com/en/common/docs/Leasing_Top_50_2015.pdf</a>			
	b) Top 50 Leasing Aircraft Companies: <a href="http://topairlinesrankings.blogspot.pe/2015/02/top-50-leasing-aircrafts-companies.html">http://topairlinesrankings.blogspot.pe/2015/02/top-50-leasing-aircrafts-companies.html</a>			

Como puede apreciarse, General Electric Capital Aviation Services (GECAS), la mayor arrendadora mundial, **sobrepasa en flota de aeronaves a las flotas individuales de las tres Mayores Aerolíneas del Mundo (Cuadro N° 1)** American Airlines Group, Delta Air Lines y United Continental Holding, mientras que AerCap la segunda mayor arrendadora mundial, iguala las flotas de Delta Air Lines y United Continental Holding.

Esta referencia pone de manifiesto el *gran potencial de los mercados secundarios de aeronaves (Empresas Arrendadoras)*, los cuales cuentan dentro de sus clientes a las mayores aerolíneas del mundo.

### **2.1.8. Formas de Financiación y Mercados Financieros de Aeronaves**

#### **Dinero en efectivo (Cash)**

Es el camino más económico en la compra de aeronaves, sin embargo está circunscrito a pocos usuarios, es decir, solo a aquellas grandes aerolíneas que tienen la liquidez suficiente.

#### **Financiamiento de Arrendadores (Lessors)**

Los Arrendadores constituyen la forma de financiación más asequible o factible para cualquier aerolínea que necesite alquilar aeronaves para su operación y sus modalidades están circunscritas básicamente a los tipos de arrendamiento siguientes:

##### **a. Leasing Operativo.**

Es un arrendamiento puro que no está destinado a transferir la propiedad de la aeronave alquilada. Es usado generalmente para cortos o medianos periodos de tiempo que fluctúan entre 3 y 5 años. Los arrendadores esperan alquilar la aeronave varias veces durante su vida útil y generalmente inician este leasing con un gran operador aerocomercial, para después arrendarlo a una pequeña aerolínea y finalmente transformarlo en un avión carguero.

##### **b. Leasing Financiero.**

Es un arrendamiento que transfiere al arrendatario tanto los riesgos como los beneficios y está destinado contractualmente a transferir la propiedad. Es usado generalmente en largos periodos de tiempo, en contratos de alrededor de 12 años y los Arrendatarios deben contabilizar las aeronaves dentro de sus Activos (a pesar de no tener aún el derecho a la propiedad) y ejecutar la depreciación contable de los mismos.



### **Financiamiento de Bancos Comerciales (Commercial Banks)**

Son transacciones clásicas de préstamos de dinero con la garantía prendaria de la aeronave. Los bancos pueden reposer la aeronave si la aerolínea deja de pagar las cuotas del préstamo. Se conoce como “Préstamo Sindicado” a aquel donde el banco prestamista original vende parte de su crédito a otro banco o cuando un conjunto de bancos otorgan el crédito.

### **Financiamiento de Agencias de Créditos de Exportación- (ECAs, Export Credit Agencies)**

También conocidas como Agencias de Seguros de Inversión (Investment Insurance Agencies), son organizaciones o instituciones privadas con participación gubernamental, que proveen desde sus países de origen y respaldados por sus gobiernos, financiamiento comercial a compañías domésticas para sus actividades internacionales, mediante préstamos, garantías, créditos y seguros a corporaciones privadas.

La prioridad de las ECAs es remover el riesgo de incertidumbre de pagos a los exportadores en sus ventas fuera del país, tomando ellas el riesgo por un determinado bono, convirtiéndose en el aval comercial y político de las inversiones en los mercados del exterior.

Sirven de intermediarios entre los gobiernos y los exportadores de sus propios países, *para emitir financiamiento a los importadores extranjeros interesados en los productos del país exportador*, en sus formas de:

- a. **Intermediario Financiero:** La ECA le presta fondos a un banco comercial, el cual a su vez, canaliza estos fondos al importador.
- b. **Seguro de Crédito de Exportación:** Es una póliza de seguro de riesgo ofrecido por las ECAs a empresas que desean protegerse de las pérdidas de sus cuentas por cobrar, debido a riesgos crediticios producto de cese de pagos, insolvencia o bancarrota. Este tipo de seguro protege la eventualidad de un suceso y puede incluir un

componente de seguro de riesgo político, para asegurar el riesgo de no pago de los compradores extranjeros, debidos a problemas de dinero, conflictos políticos o expropiación, etc.

- c. **Créditos Directos:** La ECA con sus propios recursos, otorga un préstamo característico al importador para la compra de los bienes de un determinado exportador.
- d. **Una combinación** de estas formas.

En nuestro medio, las más conocidas Agencias de Créditos de Exportación son:

- a. El Banco Interamericano de Desarrollo (Inter American Development Bank- IADB)
- b. La Corporación Andina de Fomento (CAF)
- c. Agencia Multilateral de Garantía de Inversiones (Multilateral Investment Guarantee Agency- MIGA) que es parte del Banco Mundial
- d. La Corporación Financiera Internacional (International Finance Corporation- IFC) que es parte del Banco Mundial
- e. La Agencia para el Desarrollo Internacional de EUA (U.S. Agency for International Development- USAID)
- f. El Ex-Im Bank de EUA (Export-Import Bank of the United States)

### **Financiamiento de Fabricantes (Manufacturers)**

Mayormente los fabricantes de aeronaves comerciales no aceptan este tipo de financiamiento, dado que la fabricación de aeronaves nuevas se efectúa sobre pedido, la misma que es encargada por aerolíneas de primer nivel mundial y de gran solidez financiera, sin embargo, esta posibilidad existe bajo ciertas circunstancias y es mayormente aplicable a la aviación no comercial. Los fabricantes también incursionan en el negocio del leasing pero de aeronaves usadas, por lo cual, solo en estos casos se situarían en este tipo de financiación.

### **Financiamiento de Inversionistas y los Mercados de Capitales donde operan (Investor Credit / Capital Markets)**

Está constituido por los diferentes tipos de inversionistas y fondos disponibles que obran en los mercados de capitales.

#### **a. Certificados Garantizados de Equipos (ETCs, Equipment Trust Certificates).**

Son *documentos de promesa* que emiten las aerolíneas para pagar por aeronaves. Estos certificados son vendidos a los inversores o Trust quienes compran las aeronaves y las alquilan a las aerolíneas en operaciones de lease-back (leasing de retorno), reservándose a transferir la propiedad hasta el término de la operación.

#### **b. Certificados Optimizados Garantizados de Equipos (EETCs, Enhanced Equipment Trust Certificate).**

Son documentos cuya diferencia con los anteriores ETC es:

- Debe contratarse una compañía intermediaria denominada Compañía de Propósito Especial, (SPC, Special Purpose Company) cuyo único propósito es poseer la aeronave. Esta compañía, que emite los documentos de promesa a los Inversionistas (EETC), compra la aeronave con los fondos recibidos por los certificados para luego arrendarla en una operación lease-back a la aerolínea.
- El certificado debe haber sido dividido y canalizado entre dos o más clases de activos financieros o instrumentos financieros como podrían ser: bonos, depósitos, notas, papeles comerciales, derivados, etc., cada cual con diferentes prioridades de pago y derechos. Los certificados de más alta calidad conceden una más alta calificación de crédito y un más atractivo grado de inversión.

La aerolínea luego hace los pagos a la SPC y ésta a su vez a los inversionistas, incluyendo los intereses.

**c. Capitales para Compañías Privadas (Private Equity)**

Son activos financieros transferibles valuados imparcialmente, provenientes de fondos de inversión de un alto valor remanente, colocados por instituciones financieras cuyo propósito es invertir en la adquisición de propiedades valuadas imparcialmente, transferibles entre compañías asociadas, *que no realizan oferta pública de valores en los mercados de valores.*

Son fondos de inversión e inversionistas que realizan inversiones directamente en compañías privadas y conducen negocios fuera del ámbito público. Estos fondos provienen de inversores institucionales o inversores individuales y pueden ser usados para expandir capitales de trabajo, fundar nuevas empresas, hacer adquisiciones, etc.

**d. Fondos De Cobertura (Hedge Funds)**

Son una alternativa de inversión que consiste en usar un conjunto de fondos agrupados de diverso origen, (fondos mutuales, fondos de pensiones, etc.) que pueden ser empleados en un sinnúmero de agresivas estrategias financieras tales como la inversión en “derivados” o apalancamiento financiero en mercados nacionales o internacionales, con el objetivo de maximizar el retorno de la inversión de los inversionistas.

Los fondos de cobertura sobrepasan a los portafolios tradicionales de acciones y bonos pues generalmente tienen una mayor diversificación.

Los fondos de cobertura provienen de muchos inversores individuales que son acumulados y combinados para propósitos de inversión, lo cual permite un bajo costo de repago y manejo profesional del dinero, sin embargo, la principal idea en contra del beneficio de los fondos de cobertura es que su rentabilidad no es

equiparable a la ganancia de capital que es distribuida a todos los inversionistas, algunas veces a expensas de nuevos accionistas (primas de emisión)

### 2.1.9. Organizaciones Internacionales relacionadas a la Industria Aeronáutica

**IATA. (International Air Transport Association).** Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

Es la asociación de comercio internacional de la industria aeronáutica, fundada en Abril de 1945, sucesora de la **International Air Traffic Association**, la cual fue fundada en 1919.

Según lo reporta su página web <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx> actualmente está constituida por 265 aerolíneas, 400 asociados estratégicos y 100,000 agentes acreditados, cuya misión es representar, liderar y servir a la industria aeronáutica, ayudándola a operar de manera segura, eficiente y económica, siguiendo claras y definidas reglas y políticas sobre problemas puntuales en *aspectos de seguridad, optimización de procedimientos, cuidado del medio ambiente, servicios de asesoría, soluciones estratégicas y publicación de normas de cumplimiento obligatorio.*

#### a. Aspectos de Seguridad

Han sido establecidos como obligatorios por los gobiernos nacionales, encontrándose contenidos en las diversas Certificaciones de Seguridad para la Industria Aeronáutica, entre las que mencionaremos:

- **IOSA** (IATA Operational Safety Audit) cuyas siglas significan en Español: IATA Auditoría en Seguridad Operacional.
- **ISAGO** (IATA Safety Audit for Ground Operations), cuyas siglas significan en Español: IATA Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra.

- **ISAGO Audit Pool** (IATA Safety Audit for Ground Operations Pool) cuyas siglas significan en español: IATA Auditoría de Seguridad para Operaciones en Tierra *para el resto de asociados*. Esta certificación es aplicable para aquellas empresas no asociadas plenamente a IATA pero con una Certificación IOSA.
- **ISSA** (IATA Standard Safety Assessment) cuyas siglas significan en español: IATA Valoración de Seguridad Estándar. Esta certificación es aplicable para operadores de pequeñas aeronaves que no son elegibles para una Certificación IOSA.

#### **b. Optimización de procedimientos**

La IATA Impulsó la iniciativa y creación de:

- Los boletos electrónicos y los códigos de barra para los pases de abordaje (boarding pass) en actual uso.
- Los módulos de auto-atención (self ticketing), con la emisión automática de los pases de abordaje y los tickets de equipaje de bodega y/o de mano (baggage options).
- Los Sistemas Globales de Distribución (Global Distribution Systems) que son plataformas internacionales de venta de boletos (Sabre, Amadeus, Galileo, Worldspan y Travelport) que permiten a las Agencias de Viajes realizar transacciones computarizadas en los Sistemas de Reservas de cualquier aerolínea del mundo.
- El nuevo programa denominado New Distribution Capability (Nueva Distribución de Competencias) que permitirá satisfacer a los usuarios finales (sin la necesidad de intermediarios) con los boletos ofertados por las propias aerolíneas.

### c. Cuidado del medio ambiente

La IATA ha expedido normas sobre mejoras en la eficiencia de los motores, sus combustibles y los residuos de carbón provenientes de los mismos, que están en vigencia adicionalmente a los que se pondrá en efecto en los próximos años.

### d. Servicios diversos

- Servicios de Consultoría y Entrenamiento de Personal.  
Brinda Cursos de Especialización en aviación comercial a todos los niveles de la organización.
- Servicios de Acreditación Profesional (Certificación) de las Agencias de Viaje y Agentes de Carga Internacional y sus representantes a nivel mundial.

### e. Servicios financieros:

La IATA brinda entre otros:

- **IATA Clearing House:** Cámara de Compensación de boletaje interlineal internacional entre aerolíneas a nivel mundial.
- **BSP (Billing & Settlement Plan):** Planes de Facturación de Créditos entre Bancos locales, Agentes de Viajes y Aerolíneas, alrededor del mundo.
- **IRIS (IATA Remittance & Settlement) Consolidated Settlement Report:** Reporte Consolidado de Acuerdo IATA, que permite un análisis rápido de las transacciones entre aerolíneas regionales.

### f. Servicios de Tecnología de la Información:

- **WebLink:** Sistema de reportes que permite a las aerolíneas transferir la información desde los sistemas de BSP a los agentes de viajes.
- **Revenue Accounting Tax Database:** Base de Datos de Contabilidad de Ingresos e Impuestos que permite enlazar

las Reservas de Vuelo, la Emisión de los Tickets y la Facturación Interlineal (entre aerolíneas).

- **Ticket Tax Box Service:** Identifica, factura, audita y muestra con rapidez y eficiencia, los impuestos, derechos y otros cargos, cobrados en cualquier país del mundo y que se adicionan a la tarifa.

**g. Publicación de normas de cumplimiento estándar**

Formula la política de la industria aeronáutica mediante la expedición de normas y procedimientos.

**UNIDROIT. (The International Institute for the Unification of Private Law)**

Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.

Según lo reporta su página web <http://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>, es una organización independiente intergubernamental, que fue constituida en 1916 como un órgano auxiliar de la *Liga de las Naciones* (*predecesora de las Naciones Unidas*). Su propósito fundamental es estudiar necesidades y métodos de modernización, armonización y coordinación privada y en particular leyes comerciales entre Estados y/o grupos de Estados, para luego formular instrumentos de leyes uniformes, principios y reglas para alcanzar sus objetivos.

El **Instituto UNIDROIT**, fue *restablecido* en 1940 con un nuevo estatuto, en base a un acuerdo multilateral, después que la Liga de las Naciones se disolvió.

Está conformado por 63 países miembros que provienen de los cinco continentes y representan una variedad de diferentes sistemas legales, económicos y políticos así como una gran diferenciación cultural.

**El Tratado UNIDROIT**

Tal como se ha referido en el acápite 2.1.2 del presente texto “Orígenes del Leasing”, el contrato de leasing existió desde el siglo XIX, por lo que



dichos contratos se hicieron de acuerdo a la ley del país en el cual domiciliaba la sociedad de leasing (arrendadora), sin embargo, existía disparidad entre las diferentes legislaciones de los países que albergaban a arrendadores y arrendatarios, lo que generó la necesidad de analizar y elaborar condiciones generales de contratación que regularan estos contratos internacionales.

Ante esta realidad, fue el Instituto UNIDROIT el que se encargó de elaborar la regulación internacional básica sobre los principios jurídicos que sustentarían, entre otros, la protección de los derechos de propiedad de las sociedades de leasing (arrendadoras).

El resultado de todo este largo análisis se discutió en la Conferencia Diplomática de Ottawa (Canadá) y de la misma resultó la “*Convención de Arrendamiento Financiero Internacional*” del 20 de Mayo 1988 que entró en vigor el 01 de Mayo de 1995.

**AWG. (Aviation Working Group) Grupo de Trabajo Aeronáutico**

Según lo reporte su página web <http://www.awg.aero/inside/history/> es una institución fundada en 1994 como consecuencia del requerimiento de la organización intergubernamental UNIDROIT, a los dos más grandes fabricantes de aeronaves del mundo, Boeing y Airbus, sobre la conformación de un grupo internacional industrial que se encargara de analizar los detalles y coordinara información *preparando un documento de trabajo que tuviera como misión asistir a UNIDROIT en el desarrollo de un tratado internacional referido a la financiación y arrendamiento (leasing) de equipo transportable (aeronaves).*

Este documento, denominado *Memorándum de Asociación* preparado por AWG, fue utilizado como base por UNIDROIT para elaborar el “**Tratado Internacional de Financiación y Arrendamiento de Equipo Transportable**” (*International Treaty on the Financing and Leasing of Mobile Equipment*)

que vendría a ser conocido como la *Convención o el Tratado de Ciudad del Cabo en Sudáfrica (Cape Town Convention or Cape Town Treaty of South Africa)*, llevada a cabo en noviembre de 2001, sin embargo este tratado recién entró legalmente en efecto, en abril 2004.

Los miembros iniciales y subsecuentes de AWG, estuvieron constituidos por los principales fabricantes de aeronaves y motores, instituciones financieras y compañías de leasing.

#### 2.1.10. Los Contratos Internacionales de Leasing Aeronáutico

Tal como se refiere en el acápite 2.1.3 del presente texto “Breve historia del leasing aeronáutico en el mundo”, en el año 1965 se produce en los Estados Unidos de América (EUA), *el primer contrato de leasing de aeronaves registrado por la General Electric Capital (GE Capital)*, subsidiaria financiera de la corporación americana *General Electric (GE)*. Este contrato se redactó bajo las leyes vigentes en los EUA, pues los contratos se celebraban mediante modelos de condiciones generales elaborados por las propias *sociedades de leasing*; quienes determinaban su ley nacional como aplicable a los contratos elaborados por ellas.

Actualmente, este tipo de contratos gira sobre un modelo básico establecido en la industria aeronáutica en el año 2012 por la AWG (Aviation Working Group) en conjunto con la IATA (International Air Transport Association) las 2 entidades que regulan la actividad aerocomercial a nivel mundial, denominado **“Contrato Maestro de Arrendamiento de Aeronaves, Obligaciones, Declaraciones y Cambios”** (*“Master Aircraft Lease Assignment, Assumption and Amendment Agreement”*), conocido en su forma corta como **“Contrato Maestro”** (*“Master Agreement”*) el cual aplica a todos los contratos contemplados entre arrendadores y arrendatarios, sean o no miembros de AWG y/o IATA y en la forma como está descrito en la página web <https://www.iata>.

[org/.../ny-master-aircraft-lease-assignment-assumption-and-amendment-agreement](https://www.flydubai.com/.../ny-master-aircraft-lease-assignment-assumption-and-amendment-agreement)

Los términos de Obligaciones, Declaraciones y Cambios establecidos por este Contrato implican para los arrendadores y arrendatarios la aceptación de todos los presentes y futuros derechos, títulos, beneficios e intereses, obligaciones, pactos, eventos, tareas y responsabilidades bajo el alquiler después del tiempo efectivo del acuerdo.

#### **En resumen las Partes del Contenido del Contrato Maestro son:**

##### **1. Definiciones e Interpretaciones:**

En esta parte del contenido debe definirse obligatoriamente entre otros, lo siguiente:

- **Aeronave:** Significa el fuselaje, las turbinas (motores), otras partes (equipos de aviónica, APU) y documentación de la aeronave.
- **Fuselaje:** Significa la aeronave sin las turbinas, especificando el fabricante, la marca, el modelo genérico, el modelo específico, el número de serie, nacionalidad y marca de registración.
- **Turbinas:** Significa los motores que posee la aeronave y que deberán describirse especificando lo mismo que se detalla para el fuselaje.
- **Documentos de la aeronave:** Significan todos los libros de registros y records, manuales y otros documentos.
- **Autoridad Aeronáutica:** Significa la autoridad de aviación civil del lugar de la registración de la aeronave.
- **Certificado de Aceptación:** Equivale al documento en el cual el arrendatario acuerda recibir del arrendador la aeronave en la fecha convenida.
- **Permisos:** Significa cualquier consentimiento, aprobación, acción, autorización excepción licencia o permiso de

cualquier tipo, dado, hecho o emitido por una entidad gubernamental.

- Convención: Significa la Convención Internacional de Ciudad del Cabo en Sudáfrica donde se aprobó el “Tratado Internacional de Financiación y Arrendamiento de Equipo Transportable” el 16 de Noviembre de 2001.
- Leasing: Significa el Contrato de Arrendamiento de Aeronave entre el Arrendador y el Arrendatario relacionado a la Aeronave conjuntamente con todos los complementos, modificaciones, garantías de seguridad, documentos y acciones dadas respecto del contrato en mención.
- Protocolo: Significa los procedimientos o modo de operación como se atenderá los problemas específicos del equipo aeronáutico.
- Contrato de Compra (si fuera necesario ejercitar la opción de compra)
- Jurisdicción de leyes aplicables (generalmente las del domicilio del arrendador)

## **2. Condiciones Precedentes**

El arrendador y el arrendatario deberán haber intercambiado los siguientes documentos:

- Evidencia de aceptación en relación al contrato y documentos relacionados.
- Opinión legal sustancialmente aceptable que permita determinar la firme disposición de ambos, de llevar a cabo el contrato de leasing.
- Certificación de los aseguradores y otras acciones que confirmen el esperado cumplimiento y mantenimiento de las condiciones pactadas.

- Evidencia del futuro cumplimiento de cada acuerdo si fuera necesario en relación al desarrollo de las obligaciones de pago en la moneda requerida.

### **3. Tipos de Renta, Depósito, Renta Suplementaria y Reservas de Mantenimiento.**

Definición anticipada de las condiciones de pago del alquiler (renta) por adelantado, incluyendo un depósito inicial de garantía, el pago de reservas de mantenimiento incluidas en la renta mensual al arrendador o en su defecto el pago del mantenimiento de la aeronave a cargo pleno del arrendatario a las estaciones reparadoras autorizadas de su elección.

### **4. Punto de entrega de la Aeronave**

Significa el aeropuerto, ciudad y país, donde la aeronave será entregada.

### **5. Eventos o sucesos**

Establecimiento de las responsabilidades específicas correspondientes al arrendador y arrendatario.

### **6. Representación y Garantías**

Establecimiento de los niveles de representación correspondientes al arrendador y arrendatario y las garantías legales, económicas y financieras brindadas para hacer posible el cumplimiento del contrato.

### **7. Requerimientos Diversos**

### **8. Anexos:**

- Anexo N° 1: Definiciones y Reglas de Interpretación
- Anexo N° 2: Forma de Obligaciones, Declaraciones y Cambios al Contrato.
  - Parte I: Instancia de Requerimientos
  - Parte II: Otras Modificaciones al Contrato Maestro
  - Parte III: Apéndices
- Anexo N° 3: Condiciones Precedentes.

## 2.2. Antecedentes de la Investigación

Tal como lo manifestamos en el acápite 1.3.1 Justificación Teórica, consideramos que la presente investigación metodológica, está comprendida o enmarcada en la existencia de varias “*teorías desarrolladas*” que constituyen parte del ordenamiento legal de nuestro país, como son la normatividad contable internacional (las NIIF), las leyes tributarias específicas como la Ley del Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing, además las leyes societarias y sectoriales pertinentes, las mismas que están contenidas en nuestro Marco Teórico.

Nuestro enfoque de estudio estuvo dirigido a plantear interrogantes distintas, que nos permitieran profundizar y ampliar los elementos de la teoría, *para lo cual debimos aplicar esta teoría a contextos poco conocidos y estudiados nacionalmente, sometiendo a prueba empírica el método de financiamiento internacional de leasing de aeronaves, cuyos contratos serían suscritos por arrendatarios nacionales.*

No nos ha sido posible encontrar investigaciones similares en forma de libros, tesis o monografías, que apliquen la teoría contable y tributaria nacional peruana a los contratos de leasing internacional de aeronaves, teniendo en cuenta las especiales connotaciones que son inherentes exclusivamente a la industria de la aviación comercial.

Sin embargo, hemos ubicado algunos artículos de revistas peruanas especializadas en tributación, que tratan de casos de arrendamiento financiero en general (no aeronáutico), las mismas que se cita a continuación:

### **Bibliografía Virtual:**

- Alva Matteucci, M (2012) Blog.  
*“El Contrato de Leasing y la Depreciación Acelerada: ¿Se deprecia el Terreno más Edificación o solo la Edificación?”*

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/?s=El+contrato+de+leasing>

- **Revista Actualidad Empresarial N° 228** – Primera Quincena Abril 2011  
**CPCC. José Luís García Quispe**  
*“Arrendamiento Financiero (Leasing)”*  
[http://aempresarial.com/web/revitem/1\\_12234\\_68790.pdf](http://aempresarial.com/web/revitem/1_12234_68790.pdf)
- **Informativo Caballero Bustamante**  
*“Depreciación Acelerada de Activos Adquiridos a través de Contratos de Arrendamiento Financiero”*  
<http://www.caballero Bustamante.com.pe/plantilla/lab/conscont090608.pdf>
- **Informe N° 047-2014-SUNAT/4B0000**  
*“Respuesta a consulta sobre el inc. b) del Art. 8 del D. Leg. 915”*  
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficios/2014/informe-oficios/i047-2014.pdf>

### 2.3. Bases Teóricas o Enfoques Teóricos

Se incluye en este acápite el detalle de la información pertinente de carácter legal y normativo nacional, considerada necesaria para describir cada variable y su interacción, en el contexto de la presente investigación.

Esta base teórica, está constituida por:

- Una selección de los párrafos numerados (resumidos en algunos casos) extractados de cada una de las NIIF en estudio.
- Los artículos pertinentes de la Ley General de Sociedades.
- La Resolución 013-98-EF del CNC.
- La Ley del Impuesto a la Renta y su Reglamento.
- La Ley de Arrendamiento Financiero y su Reglamento

### 2.3.1. Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

#### Prólogo a las NIIF (Resumen Párrafo 5)

Cuando se use el término NIIF, se incluirá en el mismo tanto las normas e interpretaciones aprobadas por el IASB (International Accounting Standard Board) así como las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y las Interpretaciones SIC (Standard Interpretations Committee) emitidas por el IASB (International Accounting Standard Committee)

#### Los objetivos del IASB: (Resumen Párrafo 6)

- a. Desarrollar, en el interés público, un conjunto único de normas de información financiera *legalmente exigible y globalmente aceptada, comprensible y de alta calidad basado en principios claramente articulados.*
- b. Promover el uso y la aplicación rigurosa de tales normas.
- c. Promover y facilitar la adopción de las NIIF, que son las normas e interpretaciones emitidas por el IASB, con las normas de contabilidad nacionales.

#### Alcance y Autoridad de las NIIF (Resumen Párrafos: 7, 8, 9 y 10)

El IASB consigue sus objetivos fundamentales a través del desarrollo y publicación de las NIIF, así como promoviendo el uso de tales normas en los *estados financieros elaborados con propósitos generales* y en otra información financiera. El término "*otra información financiera*" comprende la información suministrada fuera de los estados financieros, que ayuda a la interpretación de un conjunto completo de estados financieros (Resumen Párrafo 7)

Las NIIF establecen los requerimientos de *reconocimiento, medición, presentación e información a revelar* que se refieren a las transacciones y sucesos económicos que son importantes en los estados *financieros con propósito de información general.* (Resumen Párrafo 8)



Las NIIF están diseñadas para ser aplicadas en los estados financieros con propósito de información general, así como en otras informaciones financieras, de todas las *entidades con ánimo de lucro* (Resumen Párrafo 9)

El objetivo de los estados financieros es suministrar información sobre la situación financiera, el rendimiento y los flujos de efectivo de una entidad, que sea útil para los usuarios al tomar decisiones económicas. (Resumen Párrafo 10)

### 2.3.2. Ley General de Sociedades (LGS)

*(Ley N° 26887 promulgada 05.12.97)*

#### a) Artículo 223° Preparación y presentación de estados financieros.

"Los estados financieros se preparan y presentan de conformidad con las disposiciones legales sobre la materia y con *principios de contabilidad generalmente aceptados en el país*".

"Ciertamente, la Ley no regula ni contiene normas de carácter contable ni se ha pretendido que la Ley General de Sociedades intervenga en dicha materia. Simplemente se hace mención a las normas contables vigentes en el país para determinar cómo debe llevarse la contabilidad de la sociedad"

(Northcote, García & Tambini, 2012).

#### b) Artículo 175° Información fidedigna

"El directorio debe proporcionar a los accionistas y al público las *informaciones suficientes, fidedignas y oportunas que la ley determine respecto de la situación legal, económica y financiera de la sociedad*".

### 2.3.3. Consejo Normativo de Contabilidad (CNC)

La precisión normativa del artículo 223° de la LGS estuvo a cargo del CNC que mediante su Resolución N° 013-98-EF/93.01 del 23.07.98 precisó que se entendía por *principios de contabilidad generalmente aceptados (PCGA)* a que se refería el artículo 223° de la LGS.

"En este sentido el CNC precisa *que los PCGA bajo los cuales se deben elaborar los Estados Financieros, son las NIC (Normas Internacionales de Contabilidad) oficializadas por el CNC y las normas establecidas por organismos de supervisión y control (por ejemplo, la SMV-antes CONASEV- o la SBS) para las entidades de su competencia, siempre y cuando se encuentren dentro del marco teórico en que se apoyan las NIIF, y que por excepción y en aquellas circunstancias que no estén normadas, se aplicarán los principios de contabilidad aplicados en los Estados Unidos de América (USGAAP)*".

Apaza Meza, M. (2015). *Adopción y Aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera*.

"En consecuencia *las NIIF son de aplicación obligatoria para la elaboración de los Estados Financieros, es decir, se incorporan como normas de nuestro ordenamiento jurídico, y su cumplimiento conlleva responsabilidad y sanciones para el directorio, la gerencia y culpa inexcusable para el contador en los términos establecidos en la LGS y demás normas pertinentes*".

(Apaza Meza, M. 2015)

### 2.3.4. NIC 17 Arrendamientos

#### Introducción:

El IASB adoptó en abril de 2001 la NIC 17 *Arrendamientos*, que había sido originalmente emitida por el IASC en diciembre de 1997. La NIC 17 *Arrendamientos*, sustituye a la NIC 17 *Contabilidad de Arrendamientos*

que fue emitida en setiembre 1982. En diciembre 2003 el IASB emitió una NIC 17 revisada la misma que debió ser aplicada en los periodos anuales a partir de enero 2005.

**Objetivo:**

El objetivo de esta norma es prescribir para arrendatarios y arrendadores, las políticas contables adecuadas para contabilizar y revelar la información relativa a los arrendamientos (Párrafo 1)

**Alcance:**

Esta norma será de aplicación *a los acuerdos mediante los cuales se transfiere el derecho de uso de activos*, incluso en el caso de que el arrendador quedara obligado a suministrar servicios de cierta importancia en relación con la operación o el mantenimiento de los citados bienes.

Por otra parte esta Norma no será de aplicación *a los acuerdos que tienen la naturaleza de contratos de servicios, donde una parte no transfiere a la otra el derecho a usar algún tipo de activo* (Párrafo 3)

**Definiciones** (Párrafo 4):

Los siguientes términos se usan en esta Norma con los significados que a continuación se especifican:

**Un arrendamiento** es un acuerdo por el que el arrendador cede al arrendatario, a cambio de percibir una suma única de dinero, o una serie de pagos o cuotas, el derecho a utilizar un activo durante un periodo de tiempo determinado.

**Un arrendamiento financiero** es un tipo de arrendamiento en el que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo. La propiedad del mismo, en su caso, puede o no ser transferida.

**Un arrendamiento operativo** es cualquier acuerdo de arrendamiento distinto al arrendamiento financiero.

**El comienzo del plazo de arrendamiento** es la fecha a partir de la cual el arrendatario tiene el derecho de utilizar el activo arrendado. Es la fecha del reconocimiento inicial del arrendamiento (es decir, del *reconocimiento de activos, pasivos, ingresos o gastos* derivados del arrendamiento, según proceda).

**El plazo del arrendamiento** es el periodo no revocable por el cual el arrendatario ha contratado el arrendamiento del activo, junto con cualquier periodo adicional en el que éste tenga derecho a continuar con el arrendamiento, con o sin pago adicional, siempre que al inicio del arrendamiento se tenga la certeza razonable de que el arrendatario ejercerá tal opción.

**Pagos mínimos por el arrendamiento** son los pagos que se requieren o pueden requerírsele al arrendatario durante el plazo del arrendamiento, excluyendo tanto las cuotas de carácter contingente como los costos de los servicios y los impuestos que ha de pagar el arrendador y le hayan de ser reembolsados.

Sin embargo, si el arrendatario posee la opción de comprar el activo a un precio que se espera sea suficientemente más reducido que el valor razonable del mismo en el momento en que la opción sea ejercitable, de forma que, al inicio del arrendamiento, se puede prever con razonable certeza que la opción será ejercida, *los pagos mínimos del arrendamiento comprenderán* tanto los pagos mínimos a satisfacer en el plazo del arrendamiento hasta la fecha esperada de ejercicio de la citada opción de compra, como el pago necesario para ejercitar esta opción de compra.

**Valor razonable** es el importe por el cual puede ser intercambiado un activo, o cancelado un pasivo, entre un comprador y un vendedor interesados y debidamente informados, que realizan una transacción libre.

**Vida económica** es:

- a. El periodo durante el cual se espera que un activo sea utilizable económicamente, por parte de uno o más usuarios; o
- b. La cantidad de unidades de producción o similares que se espera obtener del activo por parte de uno o más usuarios.

**Vida útil** es el periodo de tiempo estimado que se extiende desde el inicio del plazo de arrendamiento, pero sin estar limitado por el plazo de arrendamiento, a lo largo del cual la entidad espera consumir los beneficios económicos incorporados al activo arrendado.

**Costos directos iniciales** son los costos incrementales directamente atribuibles a la negociación y contratación de un arrendamiento, salvo cuando tales costos han sido incurridos por un arrendador que es a la vez fabricante o distribuidor.

**Inversión bruta en el arrendamiento** es la suma de:

- a. Los pagos mínimos a recibir por el arrendador por el arrendamiento financiero, y
- b. Cualquier valor residual no garantizado que corresponda al arrendador.

**Inversión neta en el arrendamiento** es la inversión bruta del arrendamiento descontada a la tasa de interés implícita en el arrendamiento.

**Tasa de interés implícita** en el arrendamiento es la tasa de descuento que, al inicio del arrendamiento, produce la igualdad entre el valor presente

total de (a) los pagos mínimos por el arrendamiento y (b) el valor residual no garantizado, y la suma de (i) el valor razonable del activo arrendado y (ii) cualquier costo directo inicial del arrendador.

**Tasa de interés incremental** del endeudamiento del arrendatario es la tasa de interés que el arrendatario habría de pagar en un arrendamiento similar o, si éste no fuera determinable, la tasa en la que incurriría aquél, al inicio del arrendamiento, si pidiera prestados, en un plazo y con garantías similares, los fondos necesarios para comprar el activo.

La definición de arrendamiento comprende contratos para el alquiler de activos, que contengan una cláusula en la que *se otorgue al que alquila la opción de adquirir la propiedad del activo* tras el cumplimiento de las condiciones acordadas. Tales contratos se conocen como contratos de arrendamiento-compra (Párrafo 6)

**La NIC 17 utiliza el término “valor razonable”** de una forma que difiere en algunos aspectos de la definición de valor razonable de la NIIF 13 Medición del Valor Razonable. Por ello, al aplicar la NIC 17, la entidad medirá el valor razonable de acuerdo con esta NIC 17 y no de acuerdo con la NIIF 13. (Párrafo 6A)

#### **Clasificación de los Arrendamientos (Párrafos 7 y 8)**

La clasificación de los arrendamientos adoptada en esta Norma se basa en el grado en que los riesgos y ventajas derivados de la propiedad del activo afectan al arrendador o al arrendatario. Entre tales riesgos se incluyen la posibilidad de pérdidas por capacidad ociosa u obsolescencia tecnológica, así como las variaciones en el desempeño debidas a cambios en las condiciones económicas.

Las ventajas pueden estar representadas por la expectativa de una operación rentable a lo largo de la vida económica del activo, así como por una ganancia por revalorización o por una realización del valor residual.

*Un arrendamiento se clasificará como **financiero** cuando transfiera sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad.*

*Un arrendamiento se clasificará como **operativo** si no transfiere sustancialmente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad.*

**Características de un Arrendamiento Financiero (Párrafo 10):**

*Si un arrendamiento es un arrendamiento financiero u operativo depende de la esencia de la transacción y no de la forma del contrato. Ejemplos de situaciones que, individualmente o en combinación, normalmente llevarían a **clasificar un arrendamiento como financiero** son:*

- a. El arrendamiento transfiere la propiedad del activo al arrendatario al finalizar el plazo del arrendamiento;
- b. El arrendatario tiene la opción de comprar el activo a un precio que se espera sea suficientemente inferior al valor razonable en el momento en que la opción sea ejercitable, de modo que, al inicio del arrendamiento, se prevea con razonable certeza que tal opción será ejercida;
- c. El plazo del arrendamiento cubre la mayor parte de la vida económica del activo incluso si la propiedad no se transfiere al final de la operación;
- d. Al inicio del arrendamiento, el valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento es al menos equivalente a la práctica totalidad del valor razonable del activo objeto de la operación; y
- e. Los activos arrendados son de una naturaleza tan especializada que solo el arrendatario puede usarlos sin realizar en ellos modificaciones importantes.

### **Oportunidad de la clasificación como Financiero u Operativo**

*La clasificación del arrendamiento se hará al inicio del mismo. Si en algún otro momento el arrendador y el arrendatario acordaran cambiar las estipulaciones del contrato, salvo si el cambio fuera para renovarlo, de forma que esta modificación habría dado lugar a una clasificación diferente del arrendamiento, según los criterios establecidos en los párrafos 7 a 12, en el caso de que las condiciones se hubieran producido al inicio de la operación, el contrato revisado se considerará un nuevo arrendamiento para todo el plazo restante del arrendamiento (Párrafo 13)*

### **Contabilización del Arrendamiento Financiero en los Estados Financieros de los Arrendatarios**

#### **Reconocimiento Inicial**

*Al comienzo del plazo del arrendamiento financiero, éste se reconocerá, en el estado de situación financiera del arrendatario, como un activo y un pasivo por el mismo importe, igual al valor razonable del bien arrendado, o bien al valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento, si éste fuera menor, determinados al inicio del arrendamiento. Al calcular el valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento, se tomará como factor de descuento la tasa de interés implícita en el arrendamiento, siempre que sea practicable determinarla; de lo contrario se usará la tasa de interés incremental de los préstamos del arrendatario.*

Cualquier costo directo inicial del arrendatario se añadirá al importe reconocido como activo (Párrafo 20).

*Las transacciones y demás eventos se contabilizarán y presentarán de acuerdo con su fondo económico y realidad financiera, y no solamente en consideración a su forma legal. Mientras la forma legal de un acuerdo de arrendamiento puede significar que el arrendatario no adquiriera la titularidad jurídica sobre el bien arrendado, en el caso de un arrendamiento financiero su fondo económico y realidad financiera implican que el arrendatario adquiere los beneficios económicos derivados*



*del uso del activo arrendado durante la mayor parte de su vida económica, contrayendo al hacerlo, como contraprestación por tal derecho, una obligación de pago aproximadamente igual, al inicio del arrendamiento, al valor razonable del activo más las cargas financieras correspondientes (Párrafo 21).*

*Si esta operación de arrendamiento no quedara reflejada en el estado de situación financiera del arrendatario, los recursos económicos y el nivel de obligaciones de una entidad **estarían infravalorados, distorsionando los ratios financieros**. Será apropiado, por tanto, que el arrendamiento financiero se reconozca, en el estado de situación financiera del arrendatario, como un activo y como una obligación de pagar cuotas de arrendamiento en el futuro. Al comienzo del plazo del arrendamiento, el activo y la obligación de pagar cuotas futuras se reconocerán en el estado de situación financiera por los mismos importes, excepto si existen costos directos iniciales para el arrendatario, que se añadirán al importe reconocido como activo (Párrafo 22).*

*No resultará adecuado presentar las obligaciones relativas a los bienes arrendados, en los estados financieros, como deducciones del valor de los activos correspondientes. En caso de que la entidad realice, en el estado de situación financiera, distinción entre pasivos corrientes y no corrientes, observará esta misma distinción para las deudas derivadas de los arrendamientos (Párrafo 23).*

*Es frecuente incurrir en *ciertos costos directos iniciales* al emprender actividades específicas de arrendamiento, tales como los que surgen al negociar y asegurar los acuerdos y contratos correspondientes. Los costos que sean directamente atribuibles a las actividades llevadas a cabo por parte del arrendatario en un arrendamiento financiero se incluirán como parte del valor del activo reconocido en la transacción (Párrafo 24).*

### **Medición Posterior**

*Cada uno de los pagos mínimos por el arrendamiento se dividirá en dos partes que representan, respectivamente, las cargas financieras y la reducción de la deuda viva. La carga financiera total se distribuirá entre los periodos que constituyen el plazo del arrendamiento, de manera que se obtenga una tasa de interés constante en cada periodo, sobre el saldo de la deuda pendiente de amortizar. Los pagos contingentes se cargarán como gastos en los periodos en los que sean incurridos (Párrafo 25).*

En la práctica, y con la finalidad de simplificar los cálculos, el arrendatario podrá utilizar algún tipo de aproximación para distribuir las cargas financieras entre los periodos que constituyen el plazo del arrendamiento (Párrafo 26)

El arrendamiento financiero dará lugar tanto a un *cargo por depreciación en los activos depreciables como a un gasto financiero en cada periodo*. La política de depreciación para activos depreciables arrendados será coherente con la seguida para el resto de activos depreciables que se posean, y *la depreciación contabilizada se calculará sobre las bases establecidas en la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo y en la NIC 38 Activos Intangibles. Si no existiese certeza razonable de que el arrendatario obtendrá la propiedad al término del plazo del arrendamiento, el activo se depreciará totalmente a lo largo de su vida útil o en el plazo del arrendamiento, según cuál sea menor* (Párrafo 27).

El importe depreciable del activo arrendado *se distribuirá entre cada uno de los periodos de uso esperado, de acuerdo con una base sistemática, coherente con la política de depreciación que el arrendatario haya adoptado con respecto a los demás activos depreciables que posea. En caso de que exista certeza razonable de que el arrendatario obtendrá la propiedad al finalizar el plazo del arrendamiento, el periodo de utilización esperado será la vida útil del activo*; en otro caso, el activo se depreciará a

lo largo de su vida útil o en el plazo del arrendamiento, según cual sea menor (Párrafo 28).

El arrendamiento financiero dará lugar *a un cargo por depreciación y a otro de tipo financiero en cada periodo, pero la suma de esos importes no será igual a la cuota a pagar en el periodo y, por tanto, no será adecuado considerar como gasto simplemente la cuota a pagar en el mismo.* De acuerdo con lo anterior, es improbable que el activo y el pasivo correspondientes al arrendamiento sigan siendo de igual importe una vez iniciado el arrendamiento (Párrafo 29).

*Para determinar si el activo arrendado ha visto deteriorado su valor, la entidad aplicará la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos* (Párrafo 30).

### **2.3.5. NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo**

#### **Introducción:**

El IASB adoptó en abril de 2001 la **NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo**, que había sido originalmente emitida por el IASC en diciembre de 1993. La NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo sustituyó a la NIC 16 Contabilización de Propiedades, Planta y Equipo que fue emitida en marzo 1982. En diciembre 2003 el IASB emitió una NIC 16 revisada la misma que debió ser aplicada en los periodos anuales a partir de enero 2005.

En mayo de 2014, el IASB modificó la NIC 16 para prohibir el uso de un método de depreciación basado en los ingresos de actividades ordinarias. En junio de 2014, el IASB modificó el alcance de la NIC 16 para incluir las plantas productoras relacionadas con la actividad agrícola.

#### **Objetivo**

El objetivo de esta Norma es prescribir el tratamiento contable de propiedades, planta y equipo, de forma que los usuarios de los estados financieros puedan conocer la información acerca de la inversión que la

entidad tiene en sus propiedades, planta y equipo, así como los cambios que se hayan producido en dicha inversión. Los principales problemas que presenta el reconocimiento contable de propiedades, planta y equipo *son la contabilización de los activos, la determinación de su importe en libros y los cargos por depreciación y pérdidas por deterioro que deben reconocerse con relación a los mismos* (Párrafo 1).

### **Alcance**

Esta Norma *debe ser aplicada en la contabilización de los elementos de propiedades, planta y equipo*, salvo cuando otra norma exija o permita un tratamiento contable diferente (Párrafo 2)

Otras Normas pueden obligar a reconocer un determinado elemento de propiedades, planta y equipo de acuerdo con un tratamiento diferente al exigido en esta Norma. Por ejemplo la **NIC 17 Arrendamientos** exige que la entidad evalúe si tiene que reconocer un elemento de propiedades, planta y equipo *sobre la base de la transmisión de los riesgos y ventajas*. Sin embargo, en tales casos, *el resto de aspectos sobre el tratamiento contable de los citados activos, incluyendo su depreciación, se guiarán por los requerimientos de la presente Norma*. (Párrafo 4)

### **Definiciones:** (Párrafo 6)

Los siguientes términos se usan en esta Norma con los significados que a continuación se especifican:

**Costo** es el importe de efectivo o equivalentes al efectivo pagados, o bien el valor razonable de la contraprestación entregada, para adquirir un activo en el momento de su adquisición o construcción o, cuando fuere aplicable, el importe que se atribuye a ese activo cuando se lo reconoce inicialmente de acuerdo con los requerimientos específicos de otras NIIF, por ejemplo, la NIIF 2 Pagos Basados en Acciones.

**Depreciación** es la distribución sistemática del importe depreciable de un activo a lo largo de su vida útil.

**Importe depreciable** es el costo de un activo, u otro importe que lo haya sustituido, *menos su valor residual*.

**Importe en libros** es el importe por el que se reconoce un activo, una vez deducidas la depreciación acumulada y las pérdidas por deterioro del valor acumuladas.

**Importe recuperable** es el mayor entre el valor razonable menos los costos de venta de un activo y su valor en uso (*definición viene seguidamente*).

**Una pérdida por deterioro** es el exceso del importe en libros de un activo sobre su importe recuperable.

**Las propiedades, planta y equipo** son activos tangibles que:

- a. Posee una entidad para su uso en la producción o el suministro de bienes y servicios, para arrendarlos a terceros o para propósitos administrativos; y
- b. Se espera utilizar durante más de un periodo.

**Valor específico** para una entidad es el valor presente de los flujos de efectivo que la entidad espera obtener del uso continuado de un activo y de su disposición al término de su vida útil, o bien de los desembolsos que espera realizar para cancelar un pasivo.

**Valor razonable** es el precio que se recibiría por vender un activo o que se pagaría por transferir un pasivo en una transacción ordenada entre participantes de mercado en la fecha de la medición.

**Valor en uso** es el *valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados que se espera obtener de un activo o unidad generadora de efectivo*

(Definición tomada de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, página A1301 Libro Rojo NIIF 2015).

**El valor residual de un activo** es el importe estimado que la entidad podría obtener de un activo por su disposición, después de haber deducido los costos estimados para su disposición, si el activo tuviera ya la edad y condición esperadas al término de su vida útil.

**Vida útil es:**

- a. El periodo durante el cual se espera que la entidad utilice el activo;  
o
- b. El número de unidades de producción o similares que se espera obtener del mismo por parte de una entidad.

**Reconocimiento (Párrafo 7)**

El coste de un elemento de propiedades, planta y equipo se reconocerá como activo *si, y sólo si:*

- a. Sea probable que la entidad obtenga los beneficios económicos futuros derivados del mismo; y
- b. El costo del elemento puede medirse con fiabilidad.

**Costos iniciales**

Algunos elementos de propiedades, planta y equipo pueden ser adquiridos por razones de seguridad o de índole medioambiental. *Aunque la adquisición de ese tipo de propiedades, planta y equipo no incremente los beneficios económicos que proporcionan las partidas de propiedades, planta y equipo existentes, puede ser necesaria para que la entidad logre obtener los beneficios económicos derivados del resto de los activos* (Párrafo 11).

### **Costos posteriores**

Ciertos componentes de algunos elementos de propiedades, planta y equipo pueden necesitar ser reemplazados a intervalos regulares. Por ejemplo, un horno puede necesitar revisiones y cambios tras un determinado número de horas de funcionamiento, y *los componentes interiores de una aeronave, tales como asientos o instalaciones de cocina, pueden necesitar ser sustituidos varias veces a lo largo de la vida de la aeronave* (Párrafo 13).

Una condición para que algunos elementos de propiedades, planta y equipo continúen operando *(por ejemplo, una aeronave) puede ser la realización periódica de inspecciones generales por defectos, independientemente de que las partes del elemento sean sustituidas o no*. Cuando se realice una inspección general, su costo se reconocerá en el importe en libros del elemento de propiedades, planta y equipo como una sustitución, si se satisfacen las condiciones para su reconocimiento (Párrafo 14).

### **Medición en el momento del reconocimiento**

Un elemento de propiedades, planta y equipo, que cumpla las condiciones para ser reconocido como un activo, se medirá por su costo (Párrafo 15).

### **Medición del costo**

El costo de un elemento de propiedades, planta y equipo será el precio equivalente en efectivo en la fecha de reconocimiento. Si el pago se aplaza más allá de los términos normales de crédito, la diferencia entre el precio equivalente al efectivo y el total de los pagos se reconocerá como intereses a lo largo del periodo del crédito, a menos que tales intereses se capitalicen de acuerdo con la NIC 23 Costos por Préstamos. (Párrafo 23)

### **Medición posterior al reconocimiento**

La entidad elegirá como política contable el **modelo del costo** del párrafo 30 (siguiente) o el **modelo de revaluación** del párrafo 31 (subsiguiente), y aplicará esa política a todos los elementos que compongan una clase de propiedades, planta y equipo (Párrafo 29).

### **Modelo del costo**

*Con posterioridad a su reconocimiento como activo, un elemento de propiedades, planta y equipo se registrará por su costo menos la depreciación acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro del valor (Párrafo 30).*

### **Modelo de revaluación**

*Con posterioridad a su reconocimiento como activo, un elemento de propiedades, planta y equipo cuyo valor razonable pueda medirse con fiabilidad se contabilizará por su valor revaluado, que es su valor razonable en el momento de la revaluación, menos la depreciación acumulada y el importe acumulado de las pérdidas por deterioro de valor que haya sufrido. Las revaluaciones se harán con suficiente regularidad, para asegurar que el importe en libros, en todo momento, no difiera significativamente del que podría determinarse utilizando el valor razonable al final del periodo sobre el que se informa (Párrafo 31).*

La frecuencia de las revaluaciones *dependerá de los cambios que experimenten los valores razonables* de los elementos de propiedades, planta y equipo que se estén revaluando. Cuando el valor razonable del activo revaluado difiera significativamente de su importe en libros, será necesaria una nueva revaluación. Algunos elementos de propiedades, planta y equipo experimentan cambios significativos y volátiles en su valor razonable, por lo que necesitarán revaluaciones anuales (Párrafo 34).



***Si se incrementa el importe en libros de un activo como consecuencia de una revaluación***, este aumento se reconocerá directamente en otro resultado integral y se acumulará en el patrimonio, bajo el encabezamiento de superávit de revaluación. Sin embargo, el incremento se reconocerá en el resultado del periodo en la medida en que sea una reversión de un decremento por una revaluación del mismo activo reconocido anteriormente en el resultado del periodo (Párrafo 39).

***Cuando se reduzca el importe en libros de un activo como consecuencia de una revaluación***, tal disminución se reconocerá en el resultado del periodo. Sin embargo, la disminución se reconocerá en otro resultado integral en la medida en que existiera saldo acreedor en el superávit de revaluación en relación con ese activo. La disminución reconocida en otro resultado integral reduce el importe acumulado en el patrimonio contra la cuenta de superávit de revaluación (Párrafo 40).

***El superávit de revaluación*** de un elemento de propiedades, planta y equipo incluido en el patrimonio ***podrá ser transferido directamente a ganancias acumuladas, cuando se produzca la baja en cuentas del activo***. Esto podría implicar la transferencia total del superávit cuando la entidad disponga del activo. No obstante, parte del superávit podría transferirse a medida que el activo fuera utilizado por la entidad. En ese caso, el importe del superávit transferido sería igual a la diferencia entre la depreciación calculada según el importe en libros revaluado del activo y la calculada según su costo original. Las transferencias desde las cuentas de superávit de revaluación a ganancias acumuladas no pasarán por el resultado del periodo (Párrafo 41).

### **Depreciación**

Se depreciará de forma separada cada parte de un elemento de propiedades, planta y equipo que tenga un costo significativo con relación al costo total del elemento (Párrafo 43)

Una entidad distribuirá el importe inicialmente reconocido con respecto a una partida de propiedades, planta y equipo entre sus partes significativas y depreciará de forma separada cada una de estas partes. Por ejemplo, podría ser adecuado depreciar por separado la estructura y los motores de un avión, tanto si se tiene en propiedad como si se tiene en arrendamiento financiero (Párrafo 44).

### **Importe depreciable y periodo de depreciación**

El importe depreciable de un activo se distribuirá de forma sistemática a lo largo de su vida útil (Párrafo 50)

El valor residual y la vida útil de un activo se revisarán, como mínimo, al término de cada periodo anual y, si las expectativas difirieren de las estimaciones previas, *los cambios se contabilizarán como un cambio en una estimación contable, de acuerdo con la NIC 8 Políticas Contables, Cambios en las Estimaciones Contables y Errores* (Párrafo 51).

### **Deterioro del valor**

Para determinar si un elemento de propiedades, planta y equipo ha visto deteriorado su valor, la entidad aplicará la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos.

En dicha Norma se explica *cómo debe proceder la entidad para la revisión del importe en libros de sus activos, cómo ha de determinar el importe recuperable de un activo, y cuándo debe proceder a reconocer, o en su caso, revertir, las pérdidas por deterioro del valor* (Párrafo 63)

## **2.3.6. NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos**

### **Introducción**

El IASB adoptó en abril de 2001 la **NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos**, que había sido originalmente emitida por el IASC en Junio de 1998. Esta norma consolidó todos los requerimientos sobre la forma de evaluar la recuperabilidad de un activo. Estos requerimientos estaban

contenidos en la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, la NIC 22 Combinaciones de Negocios, la NIC 28 Contabilidad de Asociadas y la NIC 31 Información Financiera sobre los Intereses en Negocios Conjuntos.

El IASB revisó la NIC 36 en marzo 2004, fecha a partir de la cual se dispone su aplicación obligatoria. En enero de 2008 el IASB modificó la NIC 36 nuevamente.

En mayo de 2013, la NIC 36 fue modificada por Información a Revelar sobre el Importe Recuperable de Activos no Financieros (Modificaciones a la NIC 36). Las modificaciones requerían revelar información sobre el importe recuperable de activos con deterioro de valor, si ese importe se basa en el valor razonable menos los costos de disposición y revelar información adicional sobre la medición del valor razonable.

#### **Objetivo (Párrafo 1)**

El objetivo de esta Norma consiste en establecer los procedimientos que una entidad aplicará *para asegurarse de que sus activos están contabilizados por un importe que no sea superior a su importe recuperable*. Un activo estará contabilizado por encima de su importe recuperable cuando su importe en libros exceda del importe que se pueda recuperar del mismo a través de su utilización o de su venta. Si este fuera el caso, el activo se presentaría como deteriorado, y la Norma exige que la entidad *reconozca una pérdida por deterioro del valor de ese activo*. En la Norma también se especifica cuándo la entidad revertirá la pérdida por deterioro del valor, así como la información a revelar.

#### **Alcance**

*Esta Norma es aplicable también a los activos que se contabilicen según su valor revaluado (es decir, valor razonable en la fecha de la revaluación menos cualquier depreciación acumulada y pérdida por deterioro de valor posteriores) de acuerdo con otras NIIF, como el modelo de revaluación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo y la NIC 38 Activos Intangibles. La*

única diferencia entre el valor razonable del activo y su valor razonable menos los costos de disposición, son los costos incrementales directos atribuibles a la disposición del activo (Párrafo 5).

**Definiciones** (Párrafo 6)

Los siguientes términos se usan en esta Norma con los significados que a continuación se especifican:

**Activos comunes** de la entidad son activos, diferentes de la plusvalía, que contribuyen a la obtención de flujos de efectivo futuros tanto en la unidad generadora de efectivo que se está considerando como en otras.

**Costos de disposición** son los costos incrementales directamente atribuibles a la disposición de un activo o unidad generadora de efectivo, excluyendo los costos financieros y los impuestos a las ganancias.

**Depreciación (amortización)** es la distribución sistemática del importe depreciable de un activo a lo largo de su vida útil.

**Importe depreciable** de un activo es su costo, o el importe que lo sustituya en los estados financieros, menos su valor residual.

**Importe en libros** es el importe por el que se reconoce un activo, una vez deducidas la depreciación (amortización) acumulada y las pérdidas por deterioro del valor acumuladas, que se refieran al mismo.

**Importe recuperable** de un activo o de una unidad generadora de efectivo es el mayor entre su valor razonable menos los costos de disposición y su valor en uso.

**Pérdida por deterioro del valor** es la cantidad en que excede el importe en libros de un activo o unidad generadora de efectivo a su importe recuperable.

**Unidad generadora de efectivo** es el grupo identificable de activos más pequeño, que genera entradas de efectivo a favor de la entidad que son, en buena medida, independientes de los flujos de efectivo derivados de otros activos o grupos de activos.

**Valor en uso** es el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados que se espera obtener de un activo o unidad generadora de efectivo.

### **Identificación de un activo que podría estar deteriorado Oportunidad de la determinación del Importe Recuperable**

La entidad evaluará, *al final de cada periodo* sobre el que se informa, si *existe algún indicio de deterioro del valor de algún activo*. Si existiera este indicio, la entidad estimará el importe recuperable del activo (Párrafo 9).

### **Indicios de deterioro (Párrafo 12):**

#### **Fuentes externas de información**

Existen indicios observables de que el valor del activo ha disminuido durante el periodo significativamente más que lo que cabría esperar como consecuencia del paso del tiempo o de su uso normal.

- a. Durante el periodo han tenido lugar, o van a tener lugar en un futuro inmediato, cambios significativos con una incidencia adversa sobre la entidad, referentes al entorno legal, económico, tecnológico o de mercado en los que ésta opera, o bien en el mercado al que está destinado el activo.
- b. Durante el periodo, las tasas de interés de mercado, u otras tasas de mercado de rendimiento de inversiones, han sufrido incrementos que probablemente afecten a la tasa de descuento utilizada para calcular el valor en uso del activo, de forma que disminuyan su importe recuperable de forma significativa.
- c. El importe en libros de los activos netos de la entidad es mayor que su capitalización bursátil.

### Fuentes internas de información

- a. Se dispone de evidencia sobre la obsolescencia o deterioro físico de un activo.
- b. Durante el periodo han tenido lugar, o se espera que tengan lugar en un futuro inmediato, cambios significativos en el alcance o manera en que se usa o se espera usar el activo, que afectarán desfavorablemente a la entidad.
- c. Se dispone de evidencia procedente de informes internos, que indica que el rendimiento económico del activo es, o va a ser, peor que el esperado.

### Reconocimiento y medición de la pérdida por deterioro del valor

El importe en libros de un activo se reducirá hasta que alcance su importe recuperable **si, y sólo si**, este importe recuperable es inferior al importe en libros. ***Esa reducción es una pérdida por deterioro del valor*** (Párrafo 59).

La pérdida por deterioro del valor **se reconocerá inmediatamente en el resultado del periodo, a menos que el activo se contabilice por su valor revaluado de acuerdo con otra Norma** (por ejemplo, de acuerdo con el modelo de revaluación previsto en la NIC 16). Cualquier pérdida por deterioro del valor, en los activos revaluados, **se tratará como un decremento de la revaluación** efectuada de acuerdo con esa otra Norma (Párrafo 60).

Una pérdida por deterioro del valor **asociada a un activo no revaluado se reconocerá en el resultado del periodo**. Sin embargo, una pérdida por deterioro del valor **de un activo revaluado se reconocerá en otro resultado integral, en la medida en que el deterioro de valor no exceda el importe del superávit de revaluación para ese activo. Esta pérdida por deterioro del valor correspondiente a un activo revaluado reduce el superávit de revaluación de ese activo** (Párrafo 61).

Cuando el importe estimado de una pérdida por deterioro del valor sea mayor que el importe en libros del activo con el que se relaciona, la entidad reconocerá un pasivo si, y sólo si, estuviese obligada a ello por otra Norma (Párrafo 62).

Tras el reconocimiento de una pérdida por deterioro del valor, *los cargos por depreciación del activo se ajustarán en los periodos futuros, con el fin de distribuir el importe en libros revisado del activo, menos su eventual valor residual, de una forma sistemática a lo largo de su vida útil restante* (Párrafo 63).

Si se reconoce una pérdida por deterioro del valor, *se determinarán también los activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con ella, mediante la comparación del importe en libros revisado del activo con su base fiscal, de acuerdo con la NIC 12* (Párrafo 64).

### **2.3.7. NIC 12 Impuesto a las Ganancias**

#### **Introducción**

En Abril de 2001 el IASB adoptó la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, que había sido originalmente emitida por el IASC en octubre de 1996. La NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sustituyó algunas partes de la NIC 12 Contabilización del Impuesto a las Ganancias (emitida en julio de 1979)

La NIC 12 (revisada), tuvo vigencia para los periodos contables que empezaron el 1 de enero de 1998. En diciembre de 2010 el IASB modificó la NIC 12.

#### **Objetivo**

El objetivo de esta norma es prescribir el tratamiento contable del impuesto a las ganancias. *El principal problema al contabilizar el impuesto a las ganancias* es como tratar las consecuencias actuales y futuras de:

- a. La recuperación (liquidación) en el futuro del importe en libros de los activos (pasivos) que se han reconocido en el estado de situación financiera de la entidad; y
- b. Las transacciones y otros sucesos del periodo corriente que han sido objeto de reconocimiento en los estados financieros.

Esta Norma exige que las entidades *contabilicen **las consecuencias fiscales de las transacciones y otros sucesos de la misma manera que contabilizan esas mismas transacciones*** o sucesos económicos.

### **Alcance**

Esta Norma se aplicará en la contabilización del impuesto a las ganancias (Párrafo 1).

Para los propósitos de esta Norma, el término impuesto a las ganancias incluye todos los impuestos, ya sean nacionales o extranjeros, que se relacionan con las ganancias sujetas a imposición. El impuesto a las ganancias incluye también otros tributos, tales como las retenciones sobre dividendos, que se pagan por parte de una entidad subsidiaria, asociada o acuerdo conjunto, cuando proceden a distribuir ganancias a la entidad que informa (Párrafo 2).

### **Definiciones** (Párrafo 5)

Los siguientes términos se usan en esta Norma con los significados que a continuación se especifican:

**Ganancia contable** es la ganancia neta o la pérdida neta del periodo antes de deducir el gasto por el impuesto a las ganancias.

**Ganancia (pérdida) fiscal** es la ganancia (pérdida) de un periodo, calculada de acuerdo con las reglas establecidas por la autoridad fiscal, sobre la que se calculan los impuestos a pagar (recuperar).



**Gasto (ingreso)** por el impuesto a las ganancias es el importe total que, por este concepto, se incluye al determinar la ganancia o pérdida neta del periodo, conteniendo tanto el impuesto corriente como el diferido.

**Impuesto corriente** es la cantidad a pagar (recuperar) por el impuesto a las ganancias relativo a la ganancia (pérdida) fiscal del periodo.

**Pasivos por impuestos diferidos** son las cantidades de impuestos sobre las ganancias a pagar en periodos futuros, relacionadas con las diferencias temporarias imponibles.

**Activos por impuestos diferidos** son las cantidades de impuestos sobre las ganancias a recuperar en periodos futuros, relacionadas con:

- a. Las diferencias temporarias deducibles;
- b. La compensación de pérdidas obtenidas en periodos anteriores que todavía no hayan sido objeto de deducción fiscal; y
- c. La compensación de créditos no utilizados procedentes de periodos anteriores.

**Las diferencias temporarias** son las que existen entre el importe en libros de un activo o pasivo en el estado de situación financiera y su base fiscal. Las diferencias temporarias pueden ser:

- a. **Diferencias temporarias imponibles**, que son aquellas diferencias temporarias que dan lugar a cantidades imponibles al determinar la ganancia (pérdida) fiscal correspondiente a periodos futuros, cuando el importe en libros del activo sea recuperado o el del pasivo sea liquidado; o
- b. **Diferencias temporarias deducibles**, que son aquellas diferencias temporarias que dan lugar a cantidades que son deducibles al determinar la ganancia (pérdida) fiscal correspondiente a periodos

futuros, cuando el importe en libros del activo sea recuperado o el del pasivo sea liquidado.

La base fiscal de un activo o pasivo es el importe atribuido, para fines fiscales, a dicho activo o pasivo.

*El gasto (ingreso) por el impuesto a las ganancias comprende tanto la parte relativa al gasto (ingreso) por el impuesto corriente como la correspondiente al gasto (ingreso) por el impuesto diferido (Párrafo 6)*

Ciertas diferencias temporarias surgen *cuando los gastos o los ingresos se registran contablemente en un periodo, mientras que se computan fiscalmente en otro*. Tales diferencias temporarias son conocidas también con el nombre de diferencias temporales. Los que siguen son ejemplos de diferencias temporarias de esta naturaleza, que constituyen diferencias temporarias imponibles y que por tanto dan lugar a pasivos por impuestos diferidos (Párrafo 17):

(a).....

(b) **la depreciación** utilizada para determinar la ganancia (pérdida) fiscal *puede ser diferente* que la calculada para efectos contables. La diferencia temporaria es la diferencia entre el importe en libros del activo y su base fiscal, que será igual al costo original menos todas las deducciones respecto del citado activo que hayan sido permitidas por las normas fiscales, para determinar la ganancia fiscal del período actual y de los anteriores. En estas condiciones surgirá una **diferencia temporaria imponible, que producirá un pasivo por impuestos diferidos, cuando la depreciación a efectos fiscales sea acelerada** (si la depreciación fiscal es menor que la registrada contablemente, *surgirá una diferencia temporaria deducible, que producirá un activo por impuestos diferidos*).

**Activos contabilizados por su valor razonable** (Párrafo 20)

Las NIIF permiten o requieren que ciertos activos se contabilicen a su valor razonable, o bien que sean revaluados (véanse, por ejemplo, la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo) (Párrafo 17).

**Una entidad compensará** los activos por impuestos corrientes y los pasivos por impuestos corrientes si, y sólo si, la entidad:

- (a) tenga el derecho, exigible legalmente, de compensar los importes reconocidos; y
- (b) tenga la intención de liquidar por el importe neto, o de realizar el activo y cancelar el pasivo simultáneamente (Párrafo 71)

Aunque los activos y pasivos corrientes de naturaleza fiscal se evalúen y reconozcan por separado, se compensan en el estado de situación financiera sujetos a los mismos criterios que los establecidos para los instrumentos financieros en la NIC 32. Una entidad tendrá, normalmente, un derecho reconocido legalmente para compensar activos corrientes por impuestos con pasivos corrientes de la misma naturaleza, *cuando los mismos se relacionen con impuestos sobre las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal*, y ésta permita a la entidad pagar o recibir una sola cantidad que cancele la situación neta existente (Párrafo 72)

Una entidad debe compensar activos por impuestos diferidos con pasivos por impuestos diferidos sí, y sólo si:

- (a) tiene reconocido legalmente el derecho de compensar los importes de activos por impuestos corrientes con pasivos por impuestos corrientes; y
- (b) los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos se derivan del impuesto a las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal, que recaen sobre:
  - (i) la misma entidad o sujeto fiscal; o

(ii) diferentes entidades o sujetos a efectos fiscales que pretenden, ya sea liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto (Párrafo 74)

### 2.3.8. Ley del Impuesto a la Renta y su Reglamento

El Texto Único Ordenado de la Ley del Impuesto a la Renta está contenido en el Decreto Supremo N° 179-2004-EF del 08.12.04 y su Reglamento está contenido en el Decreto Supremo N° 122-94-EF del 21.09.94.

#### a. **Artículo 33 del RLIR. Diferencias en la determinación de la Renta Neta por la aplicación de Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados**

"La contabilización de operaciones bajo principios de contabilidad generalmente aceptados puede determinar, por la aplicación de las normas contenidas en la Ley, diferencias temporales y permanentes en la determinación de la renta neta. En consecuencia, salvo que la Ley o el Reglamento condicionen la deducción al registro contable, la forma de contabilización de las operaciones no originará la pérdida de una deducción. Las diferencias temporales y permanentes obligarán al ajuste del resultado según los registros contables, en la declaración jurada".

#### b. **Artículo 37° de la LIR: Deducciones de la Renta Bruta**

A fin de establecer la renta neta de tercera categoría se deducirá de la renta bruta los gastos necesarios para producirla y mantener su fuente, así como los vinculados con la generación de ganancias de capital, en tanto la deducción no esté expresamente prohibida por esta ley, en consecuencia son deducibles:

**Inc. f): Las depreciaciones por desgaste u obsolescencia** de los bienes de activo fijo.

**c. Artículo 38° de la LIR: Deducción de la Depreciación**

El desgaste o agotamiento que sufran los bienes del activo fijo que los contribuyentes utilicen en negocios, industria, profesión u otras actividades productoras de rentas gravadas de tercera categoría, se compensarán mediante la deducción por las depreciaciones admitidas en esta ley.

Las **depreciaciones** a que se refiere el párrafo anterior se aplicarán a los fines de la determinación del impuesto y para los demás efectos previstos en normas tributarias, debiendo computarse anualmente y sin que en ningún caso puedan hacerse incidir en un ejercicio gravable depreciaciones correspondientes a ejercicios anteriores.

**d. Artículo N° 22 del RLIR: Tasas de Depreciación**

Este artículo establece una relación de bienes de activo fijo y los **porcentajes máximos de depreciación anual para cada tipo de activo**, sin tener en cuenta el método de depreciación aplicado por el contribuyente, señalando que en ningún caso se admitirá la rectificación de las depreciaciones contabilizadas en un ejercicio gravable, una vez cerrado éste, sin perjuicio de la facultad del contribuyente de modificar el porcentaje de depreciación aplicable a ejercicios gravables futuros.

**e. Artículo N° 41 de la LIR, modificado por el D. Leg. N° 1112 (vigente a partir del 01.01.13): Costo Computable para la Depreciación**

Las depreciaciones se calculan sobre el costo de adquisición, producción o construcción, (no sobre valores revaluados) o el valor de ingreso al patrimonio de los bienes, o sobre los valores que resulten del ajuste por inflación (ajuste derogado a partir del año 2005)

f. **Artículo N° 43 de la LIR: Obsolescencia de bienes**

Los bienes depreciables, excepto inmuebles, que queden obsoletos y fuera de uso, podrán, a opción del contribuyente, depreciarse anualmente hasta extinguir su costo o darse de baja, por el valor aún no depreciado a la fecha de desuso, debidamente comprobado.

El desuso o la obsolescencia deberán estar debidamente acreditados y sustentados por informe técnico dictaminado por profesional competente y colegiado.

g. **Artículo N° 44 de la LIR: Depreciación del mayor valor atribuido al activo por Revaluación**

***No son deducibles** para la determinación de la renta imponible de tercera categoría, entre otros gastos, el **monto de la depreciación correspondiente al mayor valor atribuido como consecuencia de revaluación voluntaria de los activos**, sea como motivo de una reorganización empresarial o fuera de estos actos, **salvo que se trate de revaluaciones con efectos tributarios** (que se pague el Impuesto a la Renta) de acuerdo al numeral 1 del Artículo 104 de la LIR.*

**2.3.9. Decreto Legislativo 299, Ley de Arrendamiento Financiero**

Las disposiciones relacionadas al Arrendamiento Financiero en la legislación nacional están constituidas, además del D. Leg 299 del 26.07.84, por las siguientes:

- a. Decreto Supremo 559-84-EFC del 28.12.84
- b. Reglamento del D. Leg. 299
- c. Art. 6° de la Ley 27394 publicada el 30.12.2000 que modifica el Art. 18° del D. Leg. 299
- d. Decreto Legislativo 915 del 12.04.2001

Se considera Arrendamiento Financiero al Contrato Mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante el pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado.

Para efectos tributarios los bienes objeto de arrendamiento financiero se considerarán activo fijo del arrendatario y se registrarán contablemente de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad. La depreciación se efectuará conforme a lo establecido en la Ley del Impuesto a la Renta.

Excepcionalmente se podrá aplicar como tasa de depreciación máxima anual aquella que se determine de manera lineal en función a la cantidad de años que comprende el contrato, (Art.18) siempre que éste reúna algunas características fijadas por ley.

### **2.3.10. Definición de Términos Principales**

#### **Efecto Económico**

En el lenguaje contable, los efectos económicos están referidos a las variaciones o fluctuaciones que experimentan los resultados de Utilidad o Pérdida, como consecuencia de la comparación de los ingresos versus los costos y gastos.

Estas fluctuaciones, que son propias de las operaciones empresariales, se medirán en el Estado de Resultados, al final de un determinado periodo de tiempo.

#### **Efecto Financiero**

En el lenguaje contable, los efectos financieros están referidos a las variaciones o fluctuaciones que experimentan las distintas relaciones estructurales y de posicionamiento entre las diferentes cuentas que conforman el activo, pasivo y patrimonio del Balance General, representados entre otros por los cambios en el índice de liquidez (o

iliquidez), incremento (o disminución) del capital de trabajo, la relación deuda patrimonio, la afectación de los orígenes y aplicaciones de los flujos de efectivo, la relación de endeudamiento inversión y relaciones de propiedad de los activos y pasivos, etcétera.

Estas fluctuaciones, que son propias de las operaciones empresariales, se medirán en el Estado de Situación Financiera, al final de un determinado periodo de tiempo.

### **Efecto Tributario**

En el lenguaje contable, los efectos tributarios están referidos a las variaciones o fluctuaciones que experimentan los aumentos o disminuciones que se producen en los activos, pasivos, patrimonio y resultados de los estados financieros, producto de la aplicación de las normas tributarias a las operaciones empresariales.

Estas fluctuaciones se sintetizan en la determinación de la mayor o menor Renta o Pérdida Fiscal y las correspondientes Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles que se contabilizarán en los estados financieros como activos y pasivos diferidos.

Estas fluctuaciones, que son propias de las operaciones empresariales, se determinarán en la Liquidación Anual del Impuesto a la Renta, al final del periodo fiscal.

### **Efectos Específicos**

En el presente trabajo se denominará *Efectos Específicos* a aquellos que se producen por la aplicación de cada *Subvariable Independiente: NIC 12, 16, 36 y 12*, sobre los Contratos de Leasing, que generan a su vez *Hipótesis Específicas*, que consecuentemente están relacionadas a un *Objetivo Específico* a ser analizado, medido y explicado, para satisfacer la solución de un *Problema Específico*.



### **Modelo**

*"Un modelo es una representación simplificada de la realidad en la que aparecen algunas de sus propiedades"*

Joly, F. (1988:111): La cartografía. Oikos-Tau. Barcelona.

*"Un modelo es un objeto, concepto o conjunto de relaciones que se utiliza para representar y estudiar de forma simple y comprensible una porción de la realidad empírica"*

Ríos, Sixto (1995:23): Modelización. AU 822. Alianza Ediciones. Madrid.

### **Modelo de Simulación**

*"La simulación es el proceso de diseñar un modelo de un sistema real y llevar a término experiencias con él, con la finalidad de comprender el comportamiento del sistema o evaluar nuevas estrategias -dentro de los límites impuestos por un cierto criterio o un conjunto de ellos - para el funcionamiento del sistema."*

Shannon, Robert; Johannes, James D. (1976). "Systems simulation: The Art and Science"

### **Nuestro Modelo de Simulación**

**La simulación** es la aplicación, desarrollo y cumplimiento de las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing, sobre los datos resumen extractados de un contrato internacional estándar de arrendamiento financiero de aeronaves.

**El modelo** es el Contrato Estándar de Arrendamiento Financiero (descrito en el acápite 2.1.10 del presente documento) con sus términos y condiciones preestablecidas, que se utilizarán para confirmar o rechazar nuestras hipótesis acerca de la existencia o inexistencia de los pronosticados efectos económicos, financieros y tributarios.

### 3. CAPÍTULO 3: HIPÓTESIS Y VARIABLES

#### 3.1. Hipótesis General

Las NIIF (Variable Independiente X1), el Impuesto a la Renta (Variable Independiente X2) y la Ley del Arrendamiento Financiero (Variable Independiente X3), aplicadas en conjunto sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero Internacional (Leasing) de Aeronaves, producen diversos efectos Económicos (Variable Dependiente Y1), Financieros (Variable Dependiente Y2) y Tributarios (Variable Dependiente Y3) en los Estados Financieros de los Arrendatarios Nacionales.

#### 3.2. Hipótesis Específicas:

3.2.1. El reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing *como activos y pasivos*, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, generará los siguientes efectos financieros:

- a. Cambios en la estructura del Estado de Situación Financiera
- b. Disminución del Capital de Trabajo
- c. Incremento del Apalancamiento Financiero
- d. Afectación de los Orígenes y Aplicaciones de los Flujos de Efectivo Futuros.
- e. Incremento de la Relación Endeudamiento/Inversión Total

3.2.2. El reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing *a su valor revaluado*, en los EEFF de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, generará los siguientes efectos económicos, financieros y tributarios:

- a. Incremento patrimonial.
- b. Mejoramiento de la estructura financiera.
- c. Incremento del pago del Impuesto a la Renta, por la Depreciación de la Revaluación no aceptada tributariamente.

3.2.3. El reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado, en los EEFF de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, generará los siguientes efectos económicos, financieros y tributarios:

- a. Pérdida por deterioro o decrecimiento patrimonial.
- b. Detrimento en la estructura financiera.
- c. Disminución del Resultado del Ejercicio.

3.2.4. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la generación de Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará los efectos económicos, financieros y tributarios que se cita a continuación:

- a. Reducción del pago del Impuesto a la Renta y de las Aplicaciones de los Flujos de Efectivo destinados al pago de este impuesto.
- b. Incremento de las Utilidades Netas de libre disposición.
- c. Incremento de los Flujos de Efectivo provenientes de Operación.
- d. Rebaja del Impuesto a la Renta por aplicación de la Depreciación Acelerada Fiscal.
- e. Generación de Activos y Pasivos Diferidos.

3.2.5. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados (Reparos) y Deducciones (Rebajas) a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará los efectos económicos y financieros que se cita a continuación:

- a. Reducción de la materia imponible debido al uso de la mayor Tasa Fiscal de Depreciación, trayendo como consecuencia la disminución del Impuesto a la Renta por Pagar.
- b. Incremento de la materia imponible debido a las depreciaciones de los montos revaluados no admitidos tributariamente.

- c. Disminución de las salidas de los Flujos de Efectivo, producto del menor pago de Impuesto a la Renta.

3.2.6. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de la Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará los efectos económicos y financieros que se cita a continuación:

- a. Incremento de las Deducciones (Rebajas) Fiscales a la Renta Imponible, producto de la utilización de una Tasa Fiscal de Depreciación mayor a la Contable y la consiguiente disminución del Impuesto a la Renta por Pagar.
- b. La generación de Diferencias Temporarias Imponibles que constituirán Pasivos Diferidos en el futuro.

### 3.3. Identificación de variables

*“Una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse”*

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la Investigación*.

#### 3.3.1. Variables Independientes de naturaleza Cuantitativa:

- a. Las NIIF: Variable Independiente X1  
Se incluyen bajo la denominación de NIIF para efectos del presente trabajo a las NIC siguientes:  
**Subvariables:**
  - NIC 17: Arrendamientos
  - NIC 16: Propiedades, Planta y Equipo
  - NIC 36: Deterioro del Valor de los Activos
  - NIC 12: Impuesto a las Ganancias
- b. Impuesto a la Renta: Variable Independiente X2
- c. Ley del Arrendamiento Financiero: Variable Independiente X3

### 3.3.2. Variables Dependientes de naturaleza Cuantitativa:

- a. Efecto Económico: Y1
- b. Efecto Financiero: Y2
- c. Efecto Tributario: Y3

### 3.4. Matriz de consistencia

Ver cuadro página siguiente

## 4. CAPÍTULO 4: METODOLOGÍA

### 4.1. Tipo y Diseño de Investigación

#### a. Tipo de Investigación:

Diseño No Experimental.

#### b. Diseño de la Investigación:

Sub-Tipo Transeccional o Transversal.

#### c. Alcance de la Investigación:

Descriptivo con pronóstico y Correlacional – Causal

### 4.2. Unidad de Análisis

Sujetos y objetos de estudio:

- a. Las disposiciones normativas contables, legales y tributarias como son las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing (Variables Independientes), en su aplicación práctica y conjunta sobre los Contratos de Leasing Aeronáutico Internacional, suscritos por Arrendatarios Nacionales.
- b. El Contrato de Arrendamiento Financiero (Finance Leasing) como modalidad típica de financiamiento internacional, aplicado a la Industria de la Aviación Comercial Nacional.
- c. Los efectos económicos, financieros y tributarios (Variables Dependientes) que se producirían en cualquier empresa nacional de aviación comercial que realizara un Arrendamiento Financiero Internacional.

### 4.3. Población de estudio

- a. NIC 17 Arrendamientos

MATRIZ DE CONSISTENCIA Página 1				
EFECTO ECONÓMICO, FINANCIERO Y TRIBUTARIO DE LAS NIIF Y EL IMPUESTO A LA RENTA SOBRE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN LA CONTABILIDAD DE LOS ARRENDATARIOS				
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<b>Problema General</b> ¿Cuáles son los efectos económicos, financieros y tributarios que originan la aplicación en conjunto de las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Arrendamiento Financiero, sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero de Aeronaves en la Contabilidad de los Arrendatarios?	<b>Objetivo General</b> Analizar, medir y explicar los efectos económicos, financieros y tributarios de la aplicación conjunta de las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero de Aeronaves en la Contabilidad de los Arrendatarios	<b>Hipótesis General</b> Las NIIF (Variable Independiente X1), el Impuesto a la Renta (Variable Independiente X2) y la Ley del Arrendamiento Financiero (Variable Independiente X3), aplicadas en conjunto sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero (Leasing) de Aeronaves, producen diversos efectos Económicos (Variable Dependiente Y1), Financieros (Variable Dependiente Y2) y Tributarios (Variable Dependiente Y3) en los Estados Financieros de los Arrendatarios.	<b>Independientes</b> <b>Las NIIF: Variable X1</b> NICs 17, 16, 36 y 12 <b>Impto Renta: Variable X2</b> <b>Ley Leasing: Variable X3</b> <b>Dependientes:</b> Efecto Económico: Variable Y1 Efecto Financiero: Variable Y2 Efecto Tributario: Variable Y3	<b>Tipo de la Investigación</b> No Experimental. <b>Diseño de la Investigación</b> Transversal, Descriptivo con pronóstico y Correlacional-Causal <b>Técnica de Recolección de Datos: Modelo de Simulación</b> Aplicación de las NIIF, el Impto. a la Renta y la Ley del Leasing a un Contrato Internacional Simulado para un Arrendatario Nacional.
<b>Problemas Específicos</b> <b>1. ¿Cuáles son los efectos específicos del reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing como activos y pasivos, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios?</b>	<b>Objetivos Específicos</b> <b>1. Analizar, medir y explicar los efectos específicos del reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing como activos y pasivos, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios.</b>	<b>Hipótesis Específicas</b> <b>1. El reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing como activos y pasivos, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, generará los siguientes efectos financieros:</b> a. Cambios en la estructura del Estado de Situación Financiera b. Disminución del Capital de Trabajo c. Incremento del Apalancamiento Financiero d. Afectación de los Orígenes y Aplicaciones de los Flujos de Efectivo Futuros. e. Incremento de la Relación Endeudamiento/Inversión Total	<b>Subvariables</b> <b>1. NIC 17 Arrendamientos</b>	
<b>2. ¿Cuáles son los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor revaluado en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, en los EEFF de los Arrendatarios?</b>	<b>2. Analizar, medir y explicar los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor revaluado en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, en los EEFF de los Arrendatarios.</b>	<b>2. El reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor revaluado, en los EEFF de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, generará los siguientes efectos económicos, financieros y tributarios:</b> a. Incremento patrimonial. b. Mejoramiento de la estructura financiera. c. Incremento del pago del Impuesto a la Renta, por la Depreciación de la Revaluación no aceptada tributariamente.	<b>2. NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo</b>	
<b>3. ¿Cuáles son los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, en los EEFF de los Arrendatarios?</b>	<b>3. Analizar, medir y explicar los efectos específicos del reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, en los EEFF de los Arrendatarios.</b>	<b>3. El reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado, en los EEFF de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, generará los siguientes efectos económicos, financieros y tributarios:</b> a. Pérdida por Deterioro o decrecimiento patrimonial. b. Detrimento en la estructura financiera. c. Disminución del Resultado del Ejercicio.	<b>3. NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos</b>	

## EFECTO ECONÓMICO, FINANCIERO Y TRIBUTARIO DE LAS NIIF Y EL IMPUESTO A LA RENTA SOBRE LOS CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO EN LA CONTABILIDAD DE LOS ARRENDATARIOS

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
4. ¿Cuáles son los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de las Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles, en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios?	4. Analizar, medir y explicar los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de las Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles, en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios.	4. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la generación de Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará los efectos económicos, financieros y tributarios que se cita a continuación: a. Reducción del pago del Impuesto a la Renta y de las Aplicaciones de los Flujos de Efectivo destinados al pago de este impuesto. b. Incremento de las Utilidades Netas de libre disposición c. Incremento de los Flujos de Efectivo provenientes de Operación d. Rebaja del Impuesto a la Renta por aplicación de la Depreciación Acelerada Fiscal. e. Generación de Activos y Pasivos Diferidos.	4. NIC 12 Impuesto a las Ganancias	
5. ¿Cuáles son los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados (Reparos) y Deducciones (Rebajas) a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios?	5. Analizar, medir y explicar los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados (Reparos) y Deducciones (Rebajas) a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios.	5. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados y Deducciones a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará los efectos económicos y financieros que se cita a continuación: a. Reducción de la materia imponible debido al uso de la mayor Tasa Fiscal de Depreciación, trayendo como consecuencia la disminución del Impuesto a la Renta por Pagar. b. Incremento de la materia imponible debido a las depreciaciones de los montos revaluados no admitidos tributariamente. c. Disminución de las salidas de los Flujos de Efectivo, producto del menor pago de Impuesto a la Renta.	5. Ley del Impuesto a la Renta	
6. ¿Cuáles son los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios?	6. Analizar, medir y explicar los efectos específicos de la determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios.	6. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de la Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará los efectos económicos y financieros que se cita a continuación: a. Incremento de las Deducciones (Rebajas) Fiscales a la Renta Imponible, producto de la utilización de una Tasa Fiscal de Depreciación mayor a la Contable y la consiguiente disminución del Impuesto a la Renta por Pagar. b. La generación de Diferencias Temporarias Imponibles que constituirán Pasivos Diferidos en el futuro.	6. Ley del Arrendamiento Financiero	

- b. NIC 16 Propiedad, Planta y Equipo
- c. NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos
- d. NIC 12 Impuesto a las Ganancias
- e. Ley del Impuesto a la Renta DS. N° 179-2004-EF del 08.12.04.
- f. Reglamento del Impuesto a la Renta DS. N° 122-94-EF del 21.09.94.
- g. Ley de Arrendamiento Financiero D. Leg. 299
- h. Contrato Maestro de Arrendamiento de Aeronaves, Obligaciones, Declaraciones y Cambios creado por la IATA y AWG.

#### 4.4. Técnicas de Recolección de Datos

Toda investigación implica establecer por adelantado un plan de procedimientos que nos permita la recolección de los datos a ser medidos, debiendo tener en cuenta que:

- a. En un enfoque cuantitativo, la recolección de datos se considera una medición.
- b. Nuestro tema de investigación es de naturaleza eminentemente Contable y Tributaria, por lo tanto, *nuestro enfoque es cuantitativo y nuestros datos a ser recolectados (medidos) se encontrarán en los Estados Financieros del Modelo de Simulación* (que incluye las influencias de la Tributación).
- c. La primera parte de esta investigación, fue realizada en fuentes de indagación teórica, es decir, el estudio de los diferentes documentos, archivos, páginas web y otras bases de datos, concernientes a los temas específicos incluidos en nuestro Marco Teórico, en relación al tema de nuestra investigación.
- d. La segunda parte de esta investigación, se centra en la aplicación práctica de toda la base teórica obtenida precedentemente, sobre un **Modelo de Simulación** (Acápites 2.3.10 Definición de Términos Principales), creado especialmente para mostrar cómo una operación de arrendamiento financiero internacional, efectuada por un arrendatario nacional, será afectada por la normatividad y legislación nacional, produciendo los efectos a ser demostrados.



El **Anexo A “Modelo de Simulación”**, nos permitirá obtener resultados en forma de Estados Financieros, que después del análisis e interpretación de cada uno de ellos, nos permitirá:

- a. **Probar lógica y conceptualmente** cada una de nuestras seis (6) Hipótesis Específicas, (Acápites 3.2 del presente). Estas pruebas de Hipótesis están consignadas en el propio Anexo A Modelo de Simulación, bajo el título “Determinación de las Variables Dependientes” y serán insertadas de forma resumida en el acápite correspondiente a “Prueba de Hipótesis”
- b. **Probar estadísticamente** la correlación lineal, el nivel de significancia, la regresión lineal y el coeficiente de determinación, que guardan entre si nuestras **Variables Independientes y Dependientes**, requisito indispensable para demostrar que nuestro *Diseño de Investigación* (Acápites 4.1 del presente) pertenece al *Diseño Transversal, de Alcance Descriptivo con Pronóstico y Correlacional – Causal*.

#### 4.5. Análisis e Interpretación de la Información

##### **Técnicas Lógicas y Conceptuales**

Nuestra *Matriz de Consistencia* (que contiene las Variables de nuestra Investigación), presenta concatenadamente las Variables y Subvariables Independientes *que aplicadas sobre el Contrato de Leasing simulado*, generan las Variables Dependientes pronosticadas.

Estas Variables Dependientes están expresadas en cifras, **contenidas en los Estados Financieros del Modelo de Simulación-Anexo A**, cuyo análisis e interpretación, se realiza al tiempo de desarrollar cada transacción contable en los Cuadros A y B del Modelo de Simulación para finalmente, recogerse el producto cuantitativo de todo ello en el **Cuadro C “Consolidación de los Resultados Anuales en la determinación del Impuesto a la Renta”** del propio Anexo A.

La información obtenida en el **Cuadro C** citado, viene a ser la culminación de la *descripción de los datos*, los que serán extractados para formar una **Matriz de**

**Datos** (distinta pero vinculada a la Matriz de las Variables de la Investigación), **para así proceder a realizar cálculos estadísticos para relacionar las variables y probar estadísticamente las hipótesis**, de acuerdo a lo que se describirá en el acápite siguiente.

### **Técnicas Estadísticas**

Existen estadísticamente dos tipos de Relaciones entre Variables, los mismos que se describen a continuación:

#### **Relación Determinista**

Ésta se produce cuando el valor de una variable **determina** casi *automáticamente* el valor de la otra variable. Estas variables son utilizadas por las ciencias exactas generalmente en fórmulas matemáticas, algebraicas o geométricas.

En una relación **Determinista** la Variable “X” es considerada la Variable Independiente y la Variable “Y” es considerada la Variable Dependiente.

#### **Relación Aleatoria**

Ésta se produce cuando el valor de una variable **no determina** el valor de la otra variable.

Estas variables son utilizadas por la Estadística o el Cálculo de Probabilidades, donde lo que se busca son *aproximaciones*.

En una relación **Aleatoria** la Variable “X” es considerada la Variable Explicativa y la Variable “Y” es considerada la Variable Respuesta.

### **Relaciones Estadísticas (Aleatorias)**

En primer lugar, un estudio estadístico descriptivo como el nuestro, se aboca a tratar de encontrar la asociación o relación entre los datos contenidos en una *base muestral*, para luego determinar el grado de correlación entre los mismos, utilizando para ello el *Análisis de Correlación Lineal*, con el método del *Coefficiente de Correlación Lineal de Pearson (r)*

En segundo lugar y a efectos de describir la asociación o relación de los mismos datos, este estudio incluye en una ecuación lineal los datos de las variables, utilizando para ello *el Análisis de Regresión Lineal*, con el método del *Coefficiente de Regresión Lineal de los Mínimos Cuadrados (R)*.

#### Técnicas de Análisis Estadístico a utilizarse:

##### a. El Coeficiente de Correlación Lineal de Pearson (r)

Es una prueba estadística que se aplica sobre una *relación lineal* y proporcional entre dos variables cuantitativas, determinando la correlación de las mismas e indicando su *grado de magnitud, dirección y forma*.

Se dice que existe correlación entre dos variables cuantitativas, *cuando los valores de una de ellas varía con respecto a los valores de la otra*.

Este coeficiente expresa el **Grado de Correlación** como un número comprendido en el intervalo **-1 y +1** o sea:  $-1 \leq r \leq 1$

#### Interpretación del Coeficiente de Correlación Lineal “r”:

Valores de r	Tipo y grado de Correlación
1	Positiva Perfecta. Dependencia Total. Relación Directa
$0.8 \leq r < 1$	Positiva Fuerte
$0.5 < r < 0.8$	Positiva Moderada
$0 < r \leq 0.5$	Positiva Débil
<b>Cero</b>	No existe relación lineal pero esto no implica necesariamente que las variables son independientes
$-0.5 \leq r < 0$	Negativa Débil
$-0.8 < r < -0.5$	Negativa Moderada
$-1 < r \leq -0.8$	Negativa Fuerte
-1	Negativa Perfecta. Dependencia Total. Relación Inversa

Los componentes de una Correlación son *la magnitud (fuerte o débil)*, *la dirección (positiva o negativa)* y *la forma (lineal o curva)*.

**La magnitud:** El *número* del **Coeficiente “r”** indica la magnitud (*fuerte o débil*). Una correlación es fuerte si está representada por una línea recta, la misma que se obtiene del “Diagrama de Dispersión” o “Diagrama de Puntos” la que se presenta cuando este diagrama es estrecho y alargado.

Una correlación es débil cuando el diagrama de puntos tiene una forma circular o elíptica.

**La dirección:** El *signo* del **Coeficiente “r”** indica la dirección (positiva o negativa). La correlación es directa (*pendiente positiva*) cuando al crecer los valores de una variable, también crecen los valores de la otra variable.

La correlación es inversa (*pendiente negativa*) cuando al crecer los valores de una variable, decrecen los valores de la otra variable.

**La forma:** Existen tres tipos de línea que representan el mejor ajuste: la línea recta, la curva monotónica y la curva no monotónica. En el presente trabajo solo desarrollaremos la línea recta.

El Coeficiente de Correlación “r” no tiene implicancias de causa o efecto, pues es solo una expresión matemática que mide la fuerza de correlación lineal entre 2 variables cuantitativas que pueden aumentar o disminuir conjuntamente, *sin embargo la causalidad puede ser determinada teóricamente*.

#### b. Coeficiente de Significancia “s”

Éste reporta el nivel de significancia del **Coeficiente “r”**

El software IBM SPSS indica sobre cada Coeficiente “r” un asterisco (\*) o dos asteriscos (\*\*) que determinan los **límites de Significancia de “s”**:

- Con un asterisco (\*): Si “s” es menor al valor de 0.05 el Coeficiente “r” hallado es *significativo*, pues es menor al 5% de la Probabilidad de Error, en otras palabras, existe una

*Probabilidad de Acierto mayor al 95% de que la correlación sea verdadera.*

- Con dos asteriscos (\*\*): Si “s” es menor al valor de 0.01, el Coeficiente “r” hallado *es significativo*, pues *es menor al 1% de la Probabilidad de Error*, en otras palabras, existe una *Probabilidad de Acierto mayor al 99% de que la correlación sea verdadera.*

### c. **Coeficiente de Regresión Lineal de los Mínimos Cuadrados (R)**

Es un modelo estadístico asociado al Coeficiente de Correlación Lineal de Pearson, que permite determinar la función lineal de la ecuación de la recta  $y = b_0 + b_1 x$  para modelar la relación entre las variables.

La recta será la representación algebraica de los datos de las variables, contenidos en la ecuación citada.

La *representación gráfica* será el trazado de una línea recta que represente la “*mejor opción*” de la relación de los puntos situados en el diagrama de dispersión.

La “*mejor opción*” no significa necesariamente la recta que pase por el centro del diagrama de dispersión, o la recta que toque más puntos, o la recta que permita situar más puntos arriba y abajo.

Matemáticamente, esta recta está constituida por los denominados “*Mínimos Cuadrados*” que son las mínimas superficies (cuadradas) de cada uno de los puntos del diagrama de dispersión y cuya enunciación científica es la siguiente:

*“La recta de ajuste por mínimos cuadrados es aquella que pasa por entre los puntos de la muestra, de tal modo que produce el área total mínima”*

La definición precedente da lugar a *una recta que es única.*

d. **Coeficiente de Determinación ( $R^2$ )**

Es la elevación al cuadrado del Coeficiente “r” cuyo resultado indica la *Varianza de Factores Comunes*, es decir, el porcentaje de fluctuación de una variable en relación a la fluctuación de la otra variable y viceversa.

**4.6. Modelo de Simulación**

Ver Anexo A

**5. CAPÍTULO 5: RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

**5.1. Análisis e Interpretación de Resultados**

**Análisis Lógico y Conceptual de los Resultados**

- a. Se analizó conceptualmente cada una de nuestras seis (6) Hipótesis Específicas (Acápites 3.2 del presente), las mismas que se encuentran desarrolladas en el Anexo A Modelo de Simulación, bajo el título “Determinación de las Variables Dependientes”, de la página 7.
- b. Se probó conceptualmente cada una de nuestras Hipótesis Específicas, cuyo resultado se muestra en detalle bajo el título citado en el párrafo anterior.

**Análisis Estadístico de los Resultados**

- a. Se analizó estadísticamente la correlación y regresión que guardan entre si nuestras Variables Independientes y Dependientes (requisito básico de prueba estadística de hipótesis).
- b. Se desarrolló los métodos del Coeficiente de Correlación Lineal de Pearson, Coeficiente de Significancia, Coeficiente de Regresión Lineal de los Mínimos Cuadrados y Coeficiente de Determinación.
- c. Se utilizó el software estadístico IBM SPSS, (Statistical Package Social Sciences), cuyos resultados numéricos y gráficos están contenidos en el **Anexo B** Análisis Estadístico de Correlación y Regresión Lineales y que serán explicados en nuestra *Prueba de Hipótesis*.
- d. Se procesó con los métodos estadísticos citados, los resultados obtenidos **Cuadro C** “Consolidación de los Resultados Anuales en la determinación del Impuesto a la Renta” del Anexo A Modelo de Simulación, cuadro resultante que engloba, consolida, resume y

sintetiza todos los efectos económicos, financieros y tributarios (*nuestras Variable Dependientes*), contenidas en las columnas de Renta Contable, Adiciones Tributarias, Deducciones Tributarias, Renta Fiscal, que generan la **Matriz de Datos N° 1** (Cuadro N° 8) y las columnas de Gasto por Impuesto a la Renta, Diferencias Temporarias Deducibles, Diferencias Temporarias Imponibles e Impuesto a la Renta Pagado, que generan la **Matriz de Datos N° 2** (Cuadro N° 9)

<b>Cuadro N° 8</b>				
<b>Matriz de Datos 1</b>				
<b>Conjunto de Datos sobre Bases Contable y Fiscal</b>				
<b>del IBM SPSS</b>				
<b>Años</b>	<b>Renta Contable</b>	<b>Adiciones Tributarias</b>	<b>Deducciones Tributarias</b>	<b>Renta Fiscal</b>
1	2,000,000	0	3,627,000	-1,627,000
2	2,500,000	0	3,627,000	-1,127,000
3	3,000,000	0	3,627,000	-627,000
4	3,500,000	0	3,627,000	-127,000
5	4,000,000	0	3,627,000	373,000
6	4,500,000	569,172	3,627,000	1,442,172
7	5,000,000	569,172	3,627,000	1,942,172
Fuente: Cuadro D, Anexo A, Modelo de Simulación				

<b>Cuadro N° 9</b>				
<b>Matriz de Datos 2</b>				
<b>Conjunto de Datos sobre Diferencias Temporarias</b>				
<b>del IBM SPSS</b>				
<b>Años</b>	<b>Gasto por Impuesto a la Renta</b>	<b>Diferencias Temporarias Deducibles</b>	<b>Diferencias Temporarias Imponibles</b>	<b>Impuesto a la Renta Pagado</b>
1	560,000	0	1,015,560	-455,560
2	700,000	0	1,015,560	-315,560
3	840,000	0	1,015,560	-175,560
4	980,000	0	1,015,560	-35,560
5	1,120,000	0	1,015,560	104,440
6	1,260,000	159,368	1,015,560	403,808
7	1,400,000	159,368	1,015,560	543,808
Fuente: Cuadro D, Anexo A, Modelo de Simulación				

## 5.2. Prueba de Hipótesis

Para probar nuestras seis (6) Hipótesis Específicas (Acápites 3.2 del presente), nos serviremos de los resultados que arrojan nuestro Análisis Lógico y Conceptual más nuestro Análisis Estadístico:

### Prueba Lógica y Conceptual

Para ejecutar la Prueba Lógica y Conceptual de nuestras Hipótesis General y Específicas, debimos proceder en el orden siguiente:

- a. Determinar nuestras Variables Dependientes: Efectos Económicos (Y1), Financieros (Y2) y Tributarios (Y3).
- b. Aplicando nuestras Variables Independientes: Las NIIF (X1), el Impuesto a la Renta (X2) y la Ley del Leasing (X3).
- c. Sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves.
- d. En la Contabilidad de los Arrendatarios.

Ésto fue posible mediante las operaciones contables y tributarias desarrolladas en detalle en nuestro **Anexo A Modelo de Simulación**, en el cual, a partir de la página 7, Acápites “*Determinación de las Variables Dependientes*”, se obtiene, presenta y explica cada uno de los efectos específicos pronosticados bajo los seis (6) subtítulos siguientes:

- a. Efectos de la NIC 17 en relación a la Contabilización del Contrato de Leasing.
- b. Efectos de la NIC 16 en relación a la Revaluación de Activos.
- c. Efectos de la NIC 36 en relación a la Pérdida por Deterioro del Valor de los Activos.
- d. Efectos de la NIC 12 en relación a la Determinación del Impuesto a la Renta.
- e. Efectos del Impuesto a la Renta sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves.
- f. Efectos de la Ley de Arrendamiento Financiero sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves.



### **Prueba Estadística**

Para ejecutar la Prueba Estadística de nuestras Hipótesis General y Específicas debimos proceder en el orden siguiente:

- a. Analizar, visualizar descriptivamente y explicar los datos por cada variable provenientes del Cuadro D *“Consolidación de los Resultados Anuales en la determinación del Impuesto a la Renta”* del Anexo A Modelo de Simulación.
- b. Elaborar las Matrices de Datos N° 1 y N° 2 provenientes del Cuadro D del Anexo A.
- c. Aplicar el Software Estadístico IBM SPSS, cuyos resultados numéricos y gráficos están contenidos en el Anexo B *“Análisis Estadístico de Correlación y Regresión Lineales”*.
- d. Probar nuestras hipótesis, sobre lo cual brindaremos la explicación de los resultados de los métodos estadísticos.

### **Coeficiente de Correlación Lineal de Pearson (r)**

- La Renta Contable guarda una correlación positiva moderada de 0.791 con las Adiciones Tributarias y positiva fuerte de 0.992 con la Renta Fiscal.
- Las Adiciones Tributarias guardan una correlación positiva fuerte de 0.863 con la Renta Fiscal.
- Las Deducciones Tributarias, al tratarse de una constante, no pueden ser comprendidas en una correlación lineal, sin embargo, esto no quiere decir que estas variables son independientes de las otras, ya que teóricamente las Deducciones Tributarias forman parte del conjunto de variables que sirven para determinar la Renta Imponible.  
En este caso específico, a mayores Deducciones Tributarias corresponde una menor Renta Imponible.
- El Gasto por Impuesto a la Renta guarda una correlación positiva moderada de 0.791 con las Diferencias Temporarias Deducibles y positiva fuerte de 0.992 con el Impuesto a la Renta Pagado.

- Las Diferencias Temporarias Deducibles guardan una correlación positiva fuerte de 0.863 con el Impuesto a la Renta Pagado.
- Las Diferencias Temporarias Imponibles, al tratarse de una constante, no pueden ser comprendidas en una correlación lineal, sin embargo, esto no quiere decir que estas variables son independientes de las otras, ya que teóricamente las Diferencias Temporarias Imponibles forman parte del conjunto de variables que sirven para determinar el Impuesto a la Renta Pagado.

En este caso específico, a mayores Diferencias Temporarias Imponibles, corresponde un menor Impuesto a la Renta Pagado.

#### **Nivel de Significancia de “r”**

- La Renta Contable con respecto a las Adiciones Tributarias tiene un *nivel de significancia* de 0.034, que representa un nivel alto, al ser menor al límite establecido de 0.05, es decir, es menor al 5% de la *Probabilidad de Error*. Dicho de otra forma, existe una *Probabilidad de Acierto* mayor al 95% de que la correlación sea verdadera.
- La Renta Contable con respecto a la Renta Fiscal, tiene un nivel de significancia de 0.000, que representa un nivel alto, al ser menor al límite establecido de 0.01, es decir, es menor al 1% de la *Probabilidad de Error*. Dicho de otra forma, existe una *Probabilidad de Acierto* mayor al 99% de que la correlación sea verdadera.
- Las Adiciones Tributarias con respecto a la Renta Fiscal tiene un nivel de significancia de 0.012 que representa un nivel alto, al ser menor al límite establecido de 0.05, es decir, existe una *Probabilidad de Acierto* del 99.99% de que la correlación sea verdadera.
- Las Deducciones Tributarias, tal como se ha explicado, al tratarse de una constante, no pueden ser comprendidas en una correlación lineal.
- El Gasto por Impuesto a la Renta con respecto a las Diferencias Temporarias Deducibles, tiene un nivel de significancia de 0.034, que representa un nivel alto, al ser menor al límite establecido de 0.05, es

decir, existe una *Probabilidad de Acierto* del 99.96% de que la correlación sea verdadera.

- El Gasto por Impuesto a la Renta con respecto al Impuesto a la Renta Pagado, tiene un nivel de significancia de 0.000, que representa un nivel alto, al ser menor al límite establecido de 0.01, es decir, existe una *Probabilidad de Acierto* mayor al 99% de que la correlación sea verdadera.
- Las Diferencias Temporarias Deducibles con respecto al Impuesto a la Renta Pagado, tienen un nivel de significancia de 0.012 que representa un nivel alto, al ser menor al límite establecido de 0.05, es decir, existe una *Probabilidad de Acierto* del 99.99% de que la correlación sea verdadera.
- Las Diferencias Temporarias Imponibles, tal como se ha explicado, al tratarse de una constante no pueden ser comprendidas en una correlación lineal.

#### **Coeficiente de Regresión Lineal de los Mínimos Cuadrados (R)**

- Siendo la Variable Independiente la Renta Contable y la Variable Dependiente las Adiciones Tributarias, el coeficiente “R” es de 0.791 lo que indica una regresión lineal positiva moderada.
- Siendo la Variable Independiente la Renta Contable y la Variable Dependiente la Renta Fiscal, el coeficiente “R” es de 0.992 lo que indica una regresión lineal positiva fuerte.
- Siendo la Variable Independiente el Gasto por Impuesto a la Renta, y la Variable Dependiente las Diferencias Temporarias Deducibles, el coeficiente “R” es de 0.791 lo que indica una regresión lineal positiva moderada.
- Siendo la Variable Independiente el Gasto por Impuesto a la Renta, y la Variable Dependiente el Impuesto a la Renta Pagado, el coeficiente “R” es de 0.992 lo que indica una regresión lineal positiva fuerte.
- Siendo las Deducciones Tributarias y las Diferencias Temporarias Imponibles, Variables Dependientes que en este caso son una

constante, tal como se ha explicado, no pueden ser incluidas en un análisis de regresión lineal.

### **Coeficiente de Determinación ( $R^2$ )**

- Siendo la Variable Independiente la Renta Contable, y la Variable Dependiente las Adiciones Tributarias, el coeficiente  $R^2$  es de 0.625 lo cual indica que el *porcentaje de fluctuación* de una variable en relación a la fluctuación de la otra es de 62.5%
- Siendo la Variable Independiente la Renta Contable y la Variable Dependiente la Renta Fiscal, el coeficiente  $R^2$  es de 0.983 lo cual indica que indica que el *porcentaje de fluctuación* de una variable en relación a la fluctuación de la otra es de 98.3%
- Siendo la Variable Independiente el Gasto por Impuesto a la Renta, y la Variable Dependiente las Diferencias Temporarias Deducibles, el coeficiente  $R^2$  es de 0.625 lo cual indica que el *porcentaje de fluctuación* de una variable en relación a la fluctuación de la otra es de 62.5%
- Siendo la Variable Independiente el Gasto por Impuesto a la Renta, y la Variable Dependiente el Impuesto a la Renta Pagado, el coeficiente  $R^2$  es de 0.983 lo cual indica que indica que el *porcentaje de fluctuación* de una variable en relación a la fluctuación de la otra es de 98.3%
- Siendo las Deducciones Tributarias y las Diferencias Temporarias Imponibles, Variables Dependientes que en este caso son una constante, tal como se ha explicado, no pueden ser incluidas en un análisis de regresión lineal.

## **5.3. Presentación de Resultados**

### **Análisis General**

Se acepta plenamente nuestra Hipótesis General:

Las NIIF, el Impuesto a la Renta y la Ley del Arrendamiento Financiero, aplicadas en conjunto sobre los Contratos de Arrendamiento Financiero Internacional (Leasing) de Aeronaves, producen diversos efectos Económicos,

Financieros y Tributarios en los Estados Financieros de los Arrendatarios Nacionales.

### **Análisis Específico**

Se acepta plenamente nuestras Hipótesis Específicas siguientes:

- a. El reconocimiento y medición inicial de los bienes en Leasing como activos y pasivos, en los Estados Financieros (EEFF) de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 17 Arrendamientos, generará efectos financieros.
- b. El reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor revaluado, en los EEFF de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 16 Propiedades, Planta y Equipo, generará efectos económicos, financieros y tributarios.
- c. El reconocimiento y medición posterior de los bienes en Leasing a su valor deteriorado, en los EEFF de los Arrendatarios, en aplicación de la NIC 36 Deterioro del Valor de los Activos, generará efectos económicos, financieros y tributarios.
- d. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la generación de Diferencias Temporarias Deducibles e Imponibles en aplicación de la NIC 12 Impuesto a las Ganancias, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará efectos económicos, financieros y tributarios.
- e. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de los Agregados (Reparos) y Deducciones (Rebajas) a la materia imponible, en aplicación de la Ley del Impuesto a la Renta, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará efectos económicos y financieros.
- f. La determinación de las Rentas Contable y Tributaria, como consecuencia de la utilización de la Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación, en aplicación de la Ley de Arrendamiento Financiero, sobre los EEFF de los Arrendatarios, generará efectos económicos y financieros.

Los resultados numéricos obtenidos en nuestro Anexo A Modelo de Simulación, explicitados a partir de su página 7, Acápite “*Determinación de las Variables Dependientes*”, constituyeron en sí mismos, la parte fundamental de la demostración lógica y conceptual de nuestras Hipótesis Específicas.

Paralelamente y de acuerdo a los requerimientos del proceso de investigación, debimos demostrar estadísticamente la correlación y regresión lineal de nuestras Variables y Subvariables, a fin de que nos permitieran establecer la relación correlacional - causal de nuestro diseño de investigación.

### **Valores Resultantes**

Los resultados estadísticos presentados y explicados comprueban la correlación, regresión, nivel de significación y la varianza de factores comunes de nuestras variables dependientes encontradas, demostrándose por lo tanto la validez de nuestras Hipótesis Secundarias y consecuentemente la validez de nuestra Hipótesis General.

### **Tablas, Diagramas, Cuadros y Gráficas**

Se incluye en el **Anexo B “Análisis Estadístico de Correlación y Regresión Lineales”** el total de dieciséis (16) páginas impresas directamente desde el Software Estadístico del IBM SPSS, cuyos resultados han sido comentados exhaustivamente y en detalle en los acápites anteriores (Análisis e Interpretación de Resultados y Prueba de Hipótesis)

## **6. CONCLUSIONES ESPECÍFICAS**

Los efectos económicos financieros y tributarios pronosticados y demostrados nos permiten arribar a las siguientes *conclusiones específicas*:

- 6.1. La fijación del plazo del Contrato de Leasing, constituirá un elemento de manejo económico, financiero y tributario del Arrendatario Nacional, pues consecuente y correlacionalmente:

- a. Cuanto menor sea el plazo del contrato, menor será el plazo legal para la depreciación del bien y mayor la Tasa Máxima Lineal Fiscal de Depreciación.
- b. Cuanto mayor sea la Tasa Máxima Lineal Fiscal de Depreciación, mayor será el Escudo Fiscal contra el Impuesto a la Renta y menor será el impuesto pagado

**6.2.** La diferencia entre la vida útil del bien (que establece la Tasa de Depreciación Contable) y el plazo del contrato de arrendamiento (que establece la Tasa de Depreciación Fiscal), determinará la cuantía del Escudo Fiscal contra el Impuesto a la Renta que se generará hasta que el bien se deprecie fiscalmente.

**6.3.** La diferencia entre la mayor vida útil del bien y el menor plazo del contrato de arrendamiento, determinará Diferencias Temporarias Imponibles que sobrepasarán largamente a las Diferencias Temporarias Deducibles provenientes de la Depreciación de los Activos Revaluados, generándose una menor materia imponible y consecuentemente un menor Impuesto a la Renta por Pagar.

**6.4.** El punto crucial de contratos de leasing sobre aeronaves usadas, será la determinación del *valor remanente* de la aeronave (acápito 2.1.6 del presente), que será el *precio equivalente en efectivo en la fecha de reconocimiento* (Párrafo 23 NIC 16), debiendo contabilizarse separadamente el fuselaje y los motores (Párrafo 44 NIC 16), los mismos que seguramente tendrán *vidas útiles distintas* y por consiguiente *tasas de depreciación contable también distintas*, factores que consiguientemente determinarán efectos distintos.

## **7. RECOMENDACIONES**

**7.1.** Considerando las ventajas descritas y los resultados demostrados en la presente investigación, solo nos queda recomendar la utilización del método de financiamiento internacional de leasing de aeronaves como un factor eficaz de manejo económico, financiero y tributario de las empresas nacionales de aviación comercial.

**7.2.** En relación al acápite precedente, se recomienda también proyectar previamente a la suscripción de este contrato, las implicancias y significación de los efectos que impactarán a la empresa en su conjunto.

Esta proyección deberá evidentemente sustentarse en el conocimiento especializado de los diferentes factores del entorno de la industria de la aviación comercial, sumándose a ésto, el conocimiento adecuado de la normatividad contable y las disposiciones legales y tributarias pertinentes.

## **8. REFERENCIAS Y BIBLIOGRAFÍA**

### **8.1. Referencias Virtuales**

1. Airbus Company (2016). Orders & Deliveries 2015  
<http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/>
2. AWG (Aviation Working Group) (2016)  
<http://www.awg.aero/inside/history/>
3. Blogspot (2016). Top 50 Leasing Aircraft Companies 2015  
<http://topairlinesrankings.blogspot.pe/2015/02/top-50-leasing-aircrafts-companies.html>
4. Boeing Company (2016). Orders & Deliveries 2015  
<http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries>
5. Federal Aviation Administration (FAA) (2016) *Aviation Maintenance Technician Handbook – General, Chapter 8: Inspection Fundamentals*. USA.  
[https://www.faa.gov/regulations\\_policies/handbooks\\_manuals/aircraft/amt\\_handbook/](https://www.faa.gov/regulations_policies/handbooks_manuals/aircraft/amt_handbook/)
6. Finances on Line (2016). World Airline Fleets Top 10 Aviation Armadas  
<http://financesonline.com/world-airline-fleets-top-10-aviation-armadas-with-most-airplanes/>
7. Forbes Magazine (2016). Global 2000 Leading Companies 2015  
<http://www.forbes.com/global2000/list/>
8. Fortune Magazine (2016). Global 500 Companies 2015  
<http://fortune.com/global500/>
9. GE Capital Aviation Services (Gecas) (2016). Leasing Top 50 2015



- [https://www.gecas.com/en/common/docs/Leasing\\_Top\\_50\\_2015.pdf](https://www.gecas.com/en/common/docs/Leasing_Top_50_2015.pdf)
10. International Air Transport Association (IATA) (2016) *Home, About Us*. Montreal, Canadá. <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>
  11. International Air Transport Association (IATA) (2016). *Master Aircraft Lease Assignment, Assumption and Amendment Agreement*.  
<https://www.iata.org/.../ny-master-aircraft-lease-assignment-assumption-and-amendment-agreement>
  12. International Society of Transport Aircraft Trading (ISTAT) (2016). *Aircraft Value*  
<http://www.istat.org/>
  13. Investment Europe Magazine. ( 2013, May 30<sup>th</sup>). Ascend Worldwide Aviation Consulting. *Ascend Aircraft Investment Index*  
<http://www.ascendworldwide.com>,
  14. Ríos, Sixto (1995:23): *Modelización*. Volumen 822 de Alianza Universal. Madrid. Alianza Ediciones.  
[https://books.google.rw/books/about/Modelizaci%C3%B3n.html?id=\\_QsXAeZ-umgC](https://books.google.rw/books/about/Modelizaci%C3%B3n.html?id=_QsXAeZ-umgC)
  15. Shannon, Robert; Johannes, James D. (1976). *"Systems simulation: The Art and Science"*.  
<http://ieeexplore.ieee.org/search/searchresult.jsp?newsearch=true&queryText=Shannon,%20Robert;%20Johannes,%20James%20D.%20LB.1976.RB..%20%E2%80%9CSystems%20simulation:%20The%20Art%20and%20Science%E2%80%9D>
  16. The Unidroit (The International Institute for the Unification of Private Law) (2016)  
<http://www.unidroit.org/instruments/security-interests/cape-town-convention>
  17. Wikipedia Organization (2016). *World's Largest Airlines*  
[https://en.wikipedia.org/wiki/World%27s\\_largest\\_airlines](https://en.wikipedia.org/wiki/World%27s_largest_airlines)

## 8.2. Referencias Impresas

1. Apaza Meza, M. (2015). *Adopción y Aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
2. Bravo Melgar, S. (2010). *Contratos Modernos. Contratos Atípicos e Innominados*. Perú. Editorial San Marcos EIRL.
3. Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., Baptista Lucio, M. (2010). *Metodología de la Investigación*. México DF. MC Graw - Hill/Interamericana Editores S.A. de C.V.
4. Joly, F. (1988:111). *La cartografía*. Barcelona. Oikos-Tau.
5. Northcote Sandoval, C. & García Quispe, J. (2012). *Manual Práctico de la Ley General de Sociedades*. Perú. Instituto Pacífico SAC.

## 8.3. Bibliografía Impresa

1. Alva Matteucci, M. & García Quispe, J. (2015). *Teoría y Práctica del Impuesto a la Renta 2014-2015 Casos Aplicados NIIF – PCGE*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
2. Alva Matteucci, M. (2015). *Actualidad Tributaria – Impuesto a la Renta*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
3. Alva Matteucci, M., Peña Castillo, J., Flores Gallegos, J., Rosales Ochoa, L., Oyola Lázaro, C., Rodríguez Alarcón, D.(....) Valdiviezo Rosado, J. (2015). *Cierre Contable Tributario 2015*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
4. Alva Matteucci, M., Guerra Salvatierra, M., Flores Gallegos, J., Oyola Lázaro, C., Rodríguez Alarcón, D., Peña Castillo, J.... Morales Díaz, J. (2016). *Gastos Deducibles: Tratamiento Tributario y Contable*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
5. Ayala Zavala, P. (2013). *NIIF, Comentarios y Casuística*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
6. Baca Urbina, G. (1994). *Conceptos básicos y equivalencia del dinero a través del tiempo. En Fundamentos de Ingeniería Económica (pp. 7 – 54)*. México DF. Mc Graw – Hill/ Interamericana Editores S.A. de C.V.

7. Baca Urbina, G. (1994). *TMAR, VPN y TIR. En Fundamentos de ingeniería económica* (pp. 32 – 66) (1ra. Ed.) México DF. Mc Graw – Hill/ Interamericana Editores S.A. de C.V.
8. Baca Urbina, G. (1996). *Valor Presente Neto. En Ingeniería Económica* (pp. 183 – 200) (337 p.) (4ta. Ed.). Bogotá. Fondo Educativo Panamericano.
9. Baca Urbina, G. (1996). *Tasa Interna de Retorno. En Ingeniería Económica* (pp. 215 -235) (337 p.) (4ta. Ed.). Bogotá. Fondo Educativo Panamericano.
10. Bernal Rojas, J. (2015). *Origen y Reversión de las Diferencias Temporarias Permanentes*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
11. Cajo Sigwas, J. y Álvarez Illanes, J. (2016). *Manual Práctico de las NIIF. Tratamiento Contable y Tributario*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
12. Eiteman, D. (1992). *Predicción de los tipos de cambio. En Finanzas de las empresas multinacionales* (pp. 153 – 176) Bogotá. Addison – Wesley Iberoamericana.
13. Eiteman, D. (1992). *La administración de la exposición económica. En Finanzas de las empresas multinacionales* (pp. 177 - 195). Bogotá. Addison – Wesley Iberoamericana.
14. Ferrer Quea, A. (2016). *Cuentas de Gestión del PCGE concordado con las NIIF*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
15. Flores Soria, J. (2015). *Análisis Financiero para Contadores y su Incidencia en las NIIF*. Perú. Instituto Pacífico SAC.
16. International Accounting Standards Board – IASB. (2015). *Normas Internacionales de Información Financiera*. United Kingdom. IFRS Foundation Publications Department.
17. Jorion, P. (1999). *Valor en riesgo*. México DF. Limusa.
18. Ortega Salavarría, R. (2012). *NIIF 2012 y PCGE Comentarios y Aplicación Práctica*. Perú. Caballero Bustamante SAC.
19. Pacherrres Racuay, A. & Castillo Guzmán, J. (2015). *Manual Tributario 2015*. Perú. Caballero Bustamante – Thomson Reuters.

20. Valdivia Loayza, C. y Ferrer Quea, A. (2016). *Todo sobre Activos. Aplicación de las NIIF y el PCGE*. Perú. Instituto Pacífico SAC.

#### 8.4. Bibliografía Virtual

1. Airbus Company (2016). Commercial Aircrafts  
<http://www.airbus.com/presscentre/pressreleases/press-release-detail/detail/a-positive-kick-off-for-airbus-in-2016/>
2. Alva Matteucci, M (2012) Blog.  
*"El Contrato de Leasing y la Depreciación Acelerada: ¿Se deprecia el Terreno más Edificación o solo la Edificación?"*  
<http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/?s=El+contrato+de+leasing>
3. International Air Transport Association (IATA) (2015) *Guidance Material and Best Practices for Aircraft Leases*. Montreal, Canada.  
<https://www.iata.org/whatwedo/workgroups/Documents/ALAG/AC-leases-2nd-edition.pdf>
4. Informativo Caballero Bustamante  
*"Depreciación Acelerada de Activos Adquiridos a través de Contratos de Arrendamiento Financiero"*  
<http://www.caballero Bustamante.com.pe/plantilla/lab/conscont090608.pdf>
5. Informe N° 047-2014-SUNAT/4B0000  
*"Respuesta a consulta sobre el inc. b) del Art. 8 del D. Leg. 915"*  
<http://www.sunat.gob.pe/legislacion/oficios/2014/informe-oficios/i047-2014.pdf>
6. Kinnison, H., Siddiqui, T. (2004) *Aviation Maintenance Management*. USA. Mc. Graw - Hill Professional.  
<http://www.barnesandnoble.com/w/aviation-maintenance-management-harry-a-kinnison/1100550754>
7. National Business Aviation Association (NBAA) (2016). *Aircraft Business*  
<https://www.nbaa.org/admin/options/leasing/>
8. Revista Actualidad Empresarial N° 228 – Primera Quincena Abril 2011

CPCC. José Luís García Quispe. “Arrendamiento Financiero (Leasing)”

[http://aempresarial.com/web/revitem/1\\_12234\\_68790.pdf](http://aempresarial.com/web/revitem/1_12234_68790.pdf)

9. Sheehan, J. (2013). *Business and Corporate Aviation Management*.

Second Edition. USA. Mc. Graw - Hill Professional.

<http://ebooks.shaofane.com/de/Business-and-Corporate-Aviation-Management-Second-Edition/p1286400084/>

10. The Economist (2012, January 21<sup>st</sup>). *The Aircraft Leasing: ¿Buy or Rent?*

<http://www.economist.com/node/21543195>

## 9. ANEXOS

### 9.1. Anexo A: Modelo de Simulación

- a. Apéndice A: Cuadro de Amortización del Arrendamiento Financiero
- b. Apéndice B: Fórmulas Financieras

### 9.2. Anexo B: Análisis Estadístico de Correlación y Regresión Lineales

### 9.3. Anexo N° 1: Aeronaves Boeing entregadas en el Año 2015

### 9.4. Anexo N° 2: Aeronaves Boeing entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo

### 9.5. Anexo N° 3: Aeronaves Boeing entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo

### 9.6. Anexo N° 4: Aeronaves Airbus entregadas en el Año 2015

### 9.7. Anexo N° 5: Aeronaves Airbus entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo

### 9.8. Anexo N° 6: Aeronaves Airbus entregadas en el Año 2015 a las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo

## **Anexo A**

### **Modelo de Simulación**

### **MODELO DE SIMULACIÓN**

El presente Modelo de Simulación (definido en el acápite 2.3.10) se centra en la aplicación de nuestras Variables Independientes (NIC 17, 16, 36 y 12, el Impuesto a la Renta y la Ley de Arrendamiento Financiero), referidas en el Marco Teórico, sobre el documento internacional estándar denominado *“Contrato Maestro de Arrendamiento de Aeronaves, Obligaciones, Declaraciones y Cambios”* (descrito en el acápite 2.1.10), a fin de generar nuestras Variables Dependientes (Efectos Económicos, Financieros y Tributarios) en la Contabilidad del Arrendatario, mostrando luego la relación correlacional - causal de las mismas, que ayudará a demostrar nuestra Hipótesis General

### **ENUNCIADO**

En el presente caso, continuaremos utilizando unidades monetarias extraídas de la realidad de la industria aeronáutica internacional en relación a los mercados de aeronaves nuevas, utilizando al Dólar USA (US\$) para todos los ejemplos, con lo cual *prescindiremos intencionalmente* de hacer la conversión por diferencia de cambio a moneda nacional, dado que los efectos que se pretende demostrar en el presente trabajo, están referidos a otros aspectos distintos a la diferencia de cambio.

1. Con fecha 01.01.16 (Año 1) la compañía Aerolíneas Nacionales S.A. (ANSA) incorpora a su flota una **aeronave nueva** marca Boeing del modelo 737-700 cuyo precio de lista (del fabricante Boeing) es de US\$80'600,000 (incluye motores originales que no se contabilizarán separadamente para simplicidad del presente ejemplo) contratando un Arrendamiento Financiero (Leasing) por 10 años con General Electric Capital Aviation Services (GECAS), la más grande compañía arrendadora a nivel mundial, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 1				
CONTRATO DE ARRENDAMIENTO FINANCIERO				
Importes expresados en US\$				
Fabricante		BOEING	N° Cuotas Mensuales de Amortización	120
Arrendador		GECAS	Tasa de Interes Nominal Anual	5%
Modelo		737-700	Vida Útil	20 Años
Precio		80'600,000	Tasa Fiscal de Depreciación	10%
Valor Residual (10% del Precio de Venta)		8'060,000	Tasa Contable de Depreciación	5%
Valor Depreciable		72'540,000	Opción de Compra al Año 10	8'060,000%
Periodo Arrendamiento		10 Años		

Aerolíneas Nacionales S.A. extracta del Contrato y confirma la siguiente información financiera:

- a. **Apéndice A: “Cuadro de Amortización del Arrendamiento Financiero”**  
(Al final de este Anexo)
- b. **Apéndice B: “Fórmulas Financieras para la Determinación de la Amortización”**  
(Al final de este Anexo).
- c. **Cuadro 1A: “Resumen de Información Financiera del Contrato de Leasing”**,  
(Mostrado a continuación)

Cuadro 1A			
Resumen de Información Financiera del Contrato de Leasing			
Concepto	Importes en US\$	Concepto	Importes en US\$
1. Importe a Financiar (Valor Presente)	72,540,000	8. Cuota de Amortización por 120 meses (en función al <i>Valor Presente</i> )	769,396.40
2. Tasa Nominal Anual	5.00%		
3. <i>i</i> Nominal Anual	0.05	9. Importe a Financiar (Valor Presente)	72,540,000
4. Tasa Efectiva Mensual	0.41666%	10. Importe Financiado (Valor Futuro)	92,327,568
5. <i>i</i> Efectiva Mensual	0.0041666	11. Intereses en 120 meses	19,787,568
6. Tasa <i>Efectiva</i> Anual			
con capitalización mensual	5.116%	12. Valor Residual del Activo (VP)	8,060,000
7. <i>i</i> Efectiva Anual		13. Valor Residual Financiado (VF)	13,274,791
con capitalización mensual	0.051161897%	14. Intereses en 120 meses	5,214,791

2. En los primeros 5 años se han realizado chequeos técnicos de mantenimiento aeronáutico de acuerdo a las especificaciones del fabricante, por un total de US\$ 9'000,000 cuyo valor y oportunidad se detalla a continuación:



Cuadro N° 2				
<b>MANTENIMIENTO AERONÁUTICO</b>				
Importes expresados en US\$				
Periodos de Depreciación	Adiciones al Activo	Tasa Contable Depreciación	Años de Deprec.	Importe Depreciado
Año 1 (al término de 2016)	500,000	5.26%	5	131,500
Año 2 (al término de 2017)	1,000,000	5.55%	4	222,000
Año 3 (al término de 2018)	1,500,000	5.88%	3	264,600
Año 4 (al término de 2019)	2,500,000	6.25%	2	312,500
Año 5 (al término de 2020)	3,500,000	6.66%	1	233,100
<b>TOTAL</b>	<b>9,000,000</b>			<b>1,163,700</b>

El costo de estos chequeos técnicos de mantenimiento debe ser incorporado al valor de la aeronave y depreciado de acuerdo a la NIC 16 y el Impuesto a la Renta.

3. Al término del Año 5 (2020) la aeronave tiene como Importe en Libros US\$70'301,300 de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro N° 3					
<b>DETERMINACIÓN DEL VALOR CONTABLE</b>					
Al término del 5° Año (2020)					
Importes expresados en US\$					
Detalle	Activo Fijo	Tasa Contable Depreciación	Años de Deprec.	Depreciación Acumulada	Neto en Libros
Valor Residual	8,060,000	0%		0	8,060,000
Importe Depreciable	72,540,000	5%	5	18,135,000	54,405,000
Valor de Adquisición	80,600,000	0%		0	0
Adiciones al Activo	9,000,000	varias	1 a 5	1,163,700	7,836,300
<b>TOTAL</b>	<b>89,600,000</b>			<b>19,298,700</b>	<b>70,301,300</b>

Según el párrafo 29 de la NIC 16, la empresa ha elegido como política contable de “Medición (del valor) posterior al Reconocimiento” el “Modelo de Revaluación” del párrafo 31 de la misma NIC y por lo tanto aplicará esa política a todos los elementos que compongan una clase de propiedades, planta y equipo.

Al término del Año 5 (2020) el *Valor de Tasación (Valor Razonable)* de la aeronave en Leasing es de US\$77'000,000, es decir, supera a su *Valor Neto en Libros* de US\$70'301,300 por US\$6'698,700 (porcentualmente en 9.528557%).

Consecuentemente, a efectos de cumplir con el párrafo N° 31 de la NIC 16, la compañía deberá Revaluar esta aeronave, para que su Importe en Libros alcance el Valor de Tasación de US\$77'000,000.

Esto se logrará contabilizando las cifras extraídas del cuadro siguiente:

Cuadro N° 3A					
<b>DETERMINACIÓN DE LA REVALUACIÓN</b>					
Al término del 5° Año (2020)					
Importes expresados en US\$					
Detalle	Activo Fijo	Tasa Contable Depreciación	Años de Deprec.	Depreciación Acumulada	Neto en Libros
Valor Residual	8,060,000	0%		0	8,060,000
Importe Depreciable	72,540,000	5%	5	18,135,000	54,405,000
Valor de Adquisición	80,600,000	0%		0	0
Adiciones al Activo	9,000,000	varias	1 a 5	1,163,700	7,836,300
<b>TOTAL</b>	<b>89,600,000</b>			<b>19,298,700</b>	<b>70,301,300</b>
Tasa de Revaluación	9.528557%			9.528557%	9.528557%
Incremento Revaluación (1)	8,537,587			1,838,887	6,698,700
Valores Revaluados	98,137,587			21,137,587	77,000,000

**Nota (1):** El cargo anual a los resultados proveniente de la *depreciación del Incremento del Activo por Revaluación* de US\$8'537,587 realizado de acuerdo a la NIC 16, a partir del 6° año y durante los próximos 15 años (6.6667% anual), *será un gasto no admitido por el Impuesto a la Renta*, que se constituirá en una *Diferencia Temporal Deducible Anual* de US\$569,172 de acuerdo a la NIC 12.

- En los Años 6 y 7, se han continuado realizando chequeos técnicos de mantenimiento aeronáutico de acuerdo a las especificaciones del fabricante, cuyo valor y oportunidad se detalla a continuación, conceptos que en cada año fueron incorporados al valor de la aeronave y depreciados, de acuerdo a la NIC 16.

Al término del Año 7 (2022), incluidos todos los importes desde la fecha de incorporación a la flota, la aeronave ha tenido incrementos de valor por Mantenimiento Aeronáutico de US\$14'200,000 y Depreciaciones Acumuladas por US\$2'847,030 de acuerdo a lo mostrado en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 4				
<b>MANTENIMIENTO AERONÁUTICO</b>				
Importes expresados en US\$				
Periodos de Depreciación	Adiciones al Activo	Tasa Contable Depreciación	Años de Deprec.	Importe Depreciado
<b>Año 1</b> (al término de 2016)	500,000	<b>5.26%</b>	<b>7</b>	184,100
<b>Año 2</b> (al término de 2017)	1,000,000	<b>5.55%</b>	<b>6</b>	333,000
<b>Año 3</b> (al término de 2018)	1,500,000	<b>5.88%</b>	<b>5</b>	441,000
<b>Año 4</b> (al término de 2019)	2,500,000	<b>6.25%</b>	<b>4</b>	625,000
<b>Año 5</b> (al término de 2020)	3,500,000	<b>6.66%</b>	<b>3</b>	699,300
<b>Año 6</b> (al término de 2021)	2,500,000	<b>7.14%</b>	<b>2</b>	357,000
<b>Año 7</b> (al término de 2022)	2,700,000	<b>7.69%</b>	<b>1</b>	207,630
<b>TOTAL</b>	<b>14,200,000</b>			<b>2,847,030</b>

5. Al término del Año 7 (2022), la aeronave tiene como Importe en Libros US\$73'262,670 de acuerdo a lo siguiente:

Cuadro N° 5					
<b>DETERMINACIÓN DEL VALOR CONTABLE</b>					
Al término del 7° Año (2022)					
Importes expresados en US\$					
Detalle	Activo Fijo	Tasa Contable Depreciación	Años de Deprec.	Depreciación Acumulada	Neto en Libros
Valor Residual	8,060,000	0%		0	8,060,000
Importe Depreciable	72,540,000	5%	7	25,389,000	47,151,000
Valor de Adquisición	80,600,000	0%		0	0
<b>Adiciones al Activo:</b>					
Mantenimiento Aeronáutico	14,200,000	varias	1 a 7	2,847,030	11,352,970
Revaluación por Tasación	8,537,587			1,838,887	6,698,700
<b>TOTAL</b>	<b>103,337,587</b>			<b>30,074,917</b>	<b>73,262,670</b>

Sin embargo, su *Valor de Tasación (Valor Razonable)* al término del Año 7, es de US\$67'000,000, es decir, es menor que su *Valor Neto en Libros* de US\$73'262,670 por US\$6'262,670 (porcentualmente en 8.548242%), consecuentemente, a efectos de cumplir con el párrafo N° 59 de la NIC 36, la compañía deberá Disminuir el valor de esta aeronave, para que su Importe en Libros alcance el Valor de Tasación de US\$67'000,000.

Esto se logrará contabilizando las cifras extraídas del cuadro siguiente:

Cuadro N° 5A					
<b>DETERMINACIÓN DEL DETERIORO DEL VALOR</b>					
Al término del 7° Año (2022)					
Importes expresados en US\$					
Detalle	Activo Fijo	Tasa Contable Depreciación	Años de Deprec.	Depreciación Acumulada	Neto en Libros
Valor Residual	8,060,000	0%		0	8,060,000
Importe Depreciable	72,540,000	5%	7	25,389,000	47,151,000
Valor de Adquisición	80,600,000	0%		0	0
<b>Adiciones al Activo:</b>			<b>1 a 7</b>		
Mantenimiento Aeronáutico	14,200,000	varias		2,847,030	11,352,970
Revaluación por Tasación	8,537,587			1,838,887	6,698,700
<b>TOTAL</b>	<b>103,337,587</b>			<b>30,074,917</b>	<b>73,262,670</b>
Tasa de Disminución	8.548242%			8.548242%	8.548242%
Disminución por Deterioro (1)	8,833,547			2,570,877	6,262,670
Valores Disminuidos	94,504,040			27,504,040	67,000,000

**Nota (1):** De acuerdo al párrafo 60 de la NIC 36, la pérdida por deterioro del valor de la aeronave (activo previamente revaluado) al término del Año 7, por US\$6'262,670, se reconocerá inmediatamente como un decremento de la revaluación, efectuada previamente (en el Año 5) de acuerdo a la NIC 16.

### **DETERMINACIÓN DE LAS VARIABLES DEPENDIENTES**

A fin de probar nuestras *Hipótesis Específicas*, deberemos determinar nuestras *Variable Dependientes*, (*Efectos Económicos, Financieros y Tributarios*) originados por la aplicación de nuestras *Variables Independientes* (NIC 17, 16, 36 y 12, el *Impuesto a la Renta* y la *Ley del Leasing*) sobre los *Contratos de Leasing de Aeronaves* en la Contabilidad de los Arrendatarios.

Para ésto desarrollaremos y explicaremos bajo los seis (6) subtítulos siguientes, los efectos económicos, financieros y tributarios (que constituyen nuestras *Variables Dependientes*) y que nosotros pronosticamos ocurrirán:

1. Efectos de la NIC 17 en relación a la Contabilización del Contrato de Leasing.
2. Efectos de la NIC 16 en relación a la Revaluación de Activos.

3. Efectos de la NIC 36 en relación a la Pérdida por Deterioro del Valor de los Activos
4. Efectos de la NIC 12 en relación a la Determinación del Impuesto a la Renta.
5. Efectos del Impuesto a la Renta sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves
6. Efectos de la Ley de Arrendamiento Financiero sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves.

### **DESARROLLO**

#### **1. Efectos de la NIC 17 en relación a la Contabilización del Contrato de Leasing.**

A fin de mostrar didácticamente los conceptos vertidos en el presente acápite, nos serviremos primero de la forma estándar de contabilización de un Contrato de Leasing, acompañado de un ***Estado de Situación Financiera Comparativo***, mostrado en el **Cuadro A** (página siguiente) en el cual se apreciará la diferencia financiera estructural antes y después de la contabilización del Contrato de Leasing.

#### **Contabilización del Contrato de Leasing**

CONCEPTO					DEBE	HABER
32. Activos en Arrendamiento Financiero						
322. Inmuebles, Maquinaria y Equipo						
3223. Maquinaria y Equipo de Explotación					80,600,000	
37. Activos Diferidos						
373. Intereses Diferidos						
3732. Intereses no devengados en medición						
a Valor Descontado					25,002,359	
46. Cuentas por Pagar Diversas-Terceros						
465. Pasivos, compra Activo Inmovilizado						
4653. Equipo en Arrendamiento Financiero						80,600,000
469. Otras Ctas. Por Pagar Diversas						
4693. Intereses por Arrendamiento Financiero						25,002,359

#### **Estado de Situación Financiera Comparativo**

**Cuadro A** (página siguiente)

! τ↑XGULC bLpIXIPIB↑{ 9↑LpIXot { 9↑X↑LpIX↑II IPIB↑ot - {

[illegible]



## 1.1. Efectos Financieros:

### 1.1.1. Cambios en la Estructura Financiera:

Como consecuencia del solo hecho de la contabilización de los bienes en *Leasing como activos y pasivos* (contabilización como “propiedad”) de acuerdo a la NIC 17 y tomando los ratios financieros básicos aplicados sobre el Estado de Situación Financiera Comparativo (Cuadro A), se generarán los siguientes efectos financieros:

- a. El Activo Corriente que era de 39.62% pasará a ser 22.05% lo cual indica una *disminución de la Liquidez Corriente* en 17.57%.
- b. El Activo No Corriente que era de 60.38% pasará a ser 77.95% lo cual indica un *incremento de su Inversión en Activo Fijo* en 17.57%. Esto debe ser interpretado como un desplazamiento estructural de sus Activos Corrientes hacia sus Activos Fijos.
- c. El Pasivo Corriente que era de 30.72% pasará a ser 20.97% lo cual indica un *mejoramiento proporcional de su Liquidez Corriente*, que amortiguará en algo la disminución, también proporcional, del Activo Corriente.
- d. El Pasivo No Corriente *se eleva* de 43.62% a 64.75%, lo cual indica que los acreedores a largo plazo financian en 21.13% más a la empresa.
- e. El Pasivo Total *se eleva* de 74.34% a 85.72%, lo cual indica que las acreencias totales financian ahora el 85.72% del Activo Total.
- f. El Patrimonio *se reduce porcentualmente* de 25.66% a 14.28%, lo cual indica que los accionistas financian el 14.28% de los Activos Totales.

### 1.1.2. Disminución del Capital de Trabajo:

Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente

Concepto	Importes en miles de US\$		Capital de Trabajo	
	Al 31.12.15	Al 01.01.16	Al 31.12.15	Al 01.01.16
Capital de Trabajo				
Activo Corriente - Pasivo Corriente	52'500 - 40'700	52'500 - 49'933	11'800	2'567

Esto significa que *después de la contabilización* del Contrato de Leasing, el

Capital de Trabajo decrecerá de \$11'800,000 a \$2'567,000

### 1.1.3. Incremento de la Relación Deuda/Patrimonio o Ratio de Apalancamiento Financiero (Financial Leverage Ratio):

Este ratio financiero se incrementará notoriamente, creando un “apalancamiento” adicional, tal como se muestra seguidamente:

Concepto	Importes en miles de US\$		Factores	
	Al 31.12.15	Al 01.01.16	Al 31.12.15	Al 01.01.16
<b>Ratio de Apalancamiento Financiero</b>				
Deuda/Patrimonio	98'500/34'000	204'102/34'000	2.9	6.0

Esto significa que, *después de la contabilización* del Contrato de Leasing, los Acreedores mantendrán una proporción de 6 a 1 en relación al Patrimonio Neto de los Accionistas, contra la anterior proporción de 2.9 a 1.

### 1.1.4. Afectación de los Orígenes y Aplicaciones de los Flujos de Efectivo

#### Futuros:

Al término del primer ejercicio y con motivo de la preparación de los EEEF anuales, podemos predecir qué sucederá lo siguiente:

- a. ***Un incremento significativo de los Orígenes de Fondos (Flujos de Efectivo) provenientes de Financiación, producto de la contabilización de los pasivos a largo plazo, originados por las nuevas acreencias de Capital más Intereses de los bienes en Leasing.***
- b. ***Un incremento significativo y simultáneo de las Aplicaciones de Fondos (Flujos de Efectivo) en Inversión, producto de la contabilización de los bienes en Leasing como activos fijos.***
- c. ***Un incremento significativo de los Orígenes de Fondos (Flujos de Efectivo) Provenientes de Operación, producto de la Depreciación de los bienes en Leasing.***

Debe recordarse conceptualmente, que *si bien la Depreciación es un cargo que no constituye un desembolso*, se ubica dentro del Estado de Flujos de Efectivo, dentro del rubro de los Flujos Provenientes de Operación.



### 1.1.5. Incremento de la Relación Endeudamiento/Inversión Total:

Concepto	Importes en miles de US\$		Porcentajes	
	Al 31.12.15	Al 01.01.16	Al 31.12.15	Al 01.01.16
<b>Endeudamiento/ Inversión Total</b>				
Pasivo Total/Activo Total	98'500/132'500	204'102/238,102	74.33%	85.72%

Esto significa que *producto de la contabilización* del Contrato de Leasing, el efecto financiero inmediato será el *incremento del ratio* de 74.33% a 85.72%, es decir, los Acreedores financiarán un 85.72% de la inversión reflejada en los Activos Totales.

Dicho de otra manera, el Patrimonio de los Accionistas solo financia el 14.28% restante.

La oportunidad de generar negocios rentables, descansando en el crédito de los acreedores es una conocida y favorable práctica financiera empresarial, que en el caso del Leasing es altamente posible, pues está debidamente explicado y concretado en cifras previas exactamente determinadas, contenidas en un contrato absolutamente delimitado en el largo plazo, que ya incorpora los intereses respectivos y que su éxito solo depende en gran medida de honrar puntualmente los pagos mensuales.

## 2. Efectos de la NIC 16 en relación a la Revaluación de Activos.

### 2.1. Efecto Económico:

#### Incremento Patrimonial

Todo incremento del valor de los bienes del activo, por efectos de su medición posterior a valor razonable, que produzcan simultáneamente un incremento en el patrimonio en forma de una reserva patrimonial sujeta a posterior distribución y/o aplicación, constituyen evidentemente un suceso (efecto) económico favorable.

### **Explicación**

Contablemente diremos que, según el párrafo 39 de la NIC 16, el *incremento del Valor en Libros* de la aeronave, como consecuencia de la Revaluación por Tasación, se reconocerá directamente en otro resultado integral (ORI) y se acumulará en el patrimonio, bajo el encabezamiento de *Superávit de Revaluación (Excedente de Revaluación)*

Según el párrafo 41 de la NIC 16, el incremento patrimonial *podrá ser transferido directamente a ganancias acumuladas, cuando se produzca la baja en cuentas del activo, por la disposición de tal activo*. Esto implicaría la transferencia total del superávit.

Las transferencias desde las cuentas de superávit de revaluación a ganancias acumuladas, *no pasarán por el resultado del periodo*.

## **2.2. Efecto Financiero:**

### **Mejoramiento de la Estructura Financiera**

El incremento del valor del activo paralelamente al incremento patrimonial, se traducirán en un mejoramiento de la estructura financiera de la empresa, medida por los ratios correspondientes y reflejada en los estados financieros.

## **2.3. Efecto Tributario:**

### **Incremento del pago del Impuesto a la Renta**

La generación de *Diferencias Temporarias Deducibles*, cualquiera sea su importe, *constituye un efecto tributario indiscutible*, pues representan un *mayor pago del Impuesto Corriente*.

### **Explicación**

Contablemente diremos que el cargo anual a los resultados proveniente de la *depreciación del Incremento del Activo por Revaluación* de US\$8'537,587 realizado

de acuerdo a la NIC 16, constituirá a partir del Año 6 y durante los próximos 15 años (al 6.6667% anual), *un gasto no deducible para efectos del Impuesto a la Renta*, consecuentemente, constituirá una Diferencia Temporal Deducible Anual de US\$569,172 de acuerdo a la NIC 12.

### **3. Efectos de la NIC 36 en relación a la Pérdida por Deterioro del Valor de los Activos**

#### **3.1. Efecto Económico:**

##### **Pérdida por Deterioro o decrecimiento Patrimonial**

Todo decrecimiento del valor de los bienes del activo, por efectos de su medición posterior a valor razonable, origina una pérdida en los resultados del periodo o una disminución del superávit de revaluación en el patrimonio (para el caso de los activos revaluados), que constituyen ambos evidentemente un suceso (efecto) económico desfavorable.

##### **Explicación**

De acuerdo al párrafo 60 de la NIC 36, la pérdida por deterioro del valor de la aeronave (*activo previamente revaluado*) al término del Año 7, por US\$6'262,670, *se reconocerá inmediatamente como un decremento de la revaluación efectuada previamente* de acuerdo a la NIC 16.

#### **3.2. Efecto Financiero:**

##### **Detrimento en la Estructura Financiera**

La pérdida de valor del activo que afecta la cuenta de resultados o en su defecto, la afectación directa al patrimonio, se traducirá negativamente en la estructura financiera de la empresa, medida por los ratios correspondientes y reflejada en los estados financieros.

#### **3.3. Efecto Tributario:**

##### **Disminución del Resultado del Ejercicio**

Aunque éste no ha sido el caso, sin embargo, debemos mencionar que de acuerdo al párrafo 61 de la NIC 36, una pérdida por deterioro del valor *asociada a un activo no revaluado se reconocerá en el resultado del periodo*.

### **Incremento del pago del Impuesto a la Renta**

Si la Pérdida por Deterioro del Valor hubiera estado asociada a un activo no revaluado, se debería reconocer en el Resultado del Periodo.

Si este último caso hubiere ocurrido, la pérdida por deterioro del valor, sería un *gasto no deducible para efectos del Impuesto a la Renta*, consecuentemente, generaría una Diferencia Temporal Deducible con *un efecto tributario indiscutible*, pues representaría un *mayor pago de Impuesto Corriente*, de acuerdo a lo dispuesto por la NIC 12.

## **4. Efectos de la NIC 12 en relación a la Determinación del Impuesto a la Renta.**

A fin de desarrollar el presente acápite, nos serviremos de las cifras analíticas que se muestran en los cuadros preparados siguientes:

- **Cuadro B: Determinación del Impuesto a la Renta Anual**, por cada uno de los 7 Años en estudio (página siguiente)
- **Cuadro C: Consolidación de los Resultados Fiscales Anuales** en la determinación del Impuesto a la Renta (página subsiguiente)

### **4.1. Efecto Económico**

#### **4.1.1. Reducción del pago del Impuesto a la Renta**

Las Utilidades Contables (Renta Contable) que fueron ascendentes durante los 7 años, suman \$24'500,000, sin embargo, las Deducciones Tributarias netas de Adiciones ascienden a \$24'250,656, lo que determina una Renta Imponible (Renta Fiscal) en el mismo periodo de \$249,344 equivalentes al

/ Up IX t L E G I b i z

5т↑↑↑IQLdXIIот1/4Iix5↑↑↑IXL1/4wtII!II1/3

от ЦД<sup>5</sup>↑oIXЦ<sup>1</sup>цbV Зr

[illegible]

! IIX OT 5 LIX ← 5 I LIX

[illegible]

/ Up IX t LEGL b v

5τ↑↑I⌈Π⌋⌊KΠot¼Iix5↑↑IX⌊¼⌊wtΠ⌊!IK¼

[illegible][illegible]

! ⤴ INX ⤴ OT 5 ⤴ IX ⤴ ← 5 I LIX

	/ 5 10	5 Trt	I Lt ↑		5 Trt	I Lt ↑		5 Trt	I Lt ↑
子 材 の	D L i x 5 ↑ X L j w r I n ! A T J S G e D E	3 3 3 3 3 3			3 3 3 3 3 3			3 3 3 3 3 3	
	L i x 5 ↑ X L j w r I n l i x t L f e l / L Q J S G e D E	3 3 3 3 3 3	3 3 3 3 3 3		3 3 3 3 3 3	3 3 3 3 3 3		3 3 3 3 3 3	3 3 3 3 3 3

/ 1p IX

/IXIX610KΠOT 1/8 wt 5/10 IX! IK11/8  
T II1/0T 1/1 I 1110KΠOT 1/4 I ix 5 1/1 IX 1/4 wt 111

[illegible]

vr lPp/IXlPp % ! dCtI GpPp/ II/ Vx\$	極度不安
ヤ! oPpIXlPp % ! dCtI GpPp/ II/ Vx\$	極度不安
IXlPp/IXlPp % ! dCtI GpPp/ II/ Vx\$	極度不安
vr lPp/IXlPp % ! dCtI GpPp/ II/ Vx\$	極度不安
LI ix5 lPpIXlPpvr lPp/ II/ Vx\$	極度不安

DL001XGXX LI ix5↑↑IXLXLwlr IILt II/L VIX [I9]dAbIXCQdAl	在材料
56个 IIL0 0t IixXL0L0 5to J00 %↑ 56个 IIL0 0t IixXL0L0 LIix00 %↑ LI ix5↑↑IXLXLwlr IILt II/L VIX	在材料 在材料
	在材料

1.02% de las Utilidades Contables, generando consecuentemente, un diminuto pago por Impuesto a la Renta de solo \$69,816 en 7 Años.

#### **4.1.2. Incremento de las Utilidades Netas de libre disposición**

Después de efectuarse la Liquidación del Impuesto a la Renta al final de cada ejercicio, la suma de las Utilidades Contables (antes de impuestos) por los 7 años ascendieron a \$24'500,000. A esta cantidad solo debe descontársele el Gasto por Impuesto a la Renta de \$6'860,000 para determinar las Utilidades Netas (después de impuestos a la renta) de libre disposición para los accionistas, las que ascienden a \$17'640,000, equivalentes al 72% de las Utilidades antes de impuestos.

### **4.2. Efecto Financiero**

#### **4.2.1. Disminución de las Aplicaciones de los Flujos de Efectivo destinados al pago de Impuesto a la Renta.**

Debido a la Depreciación Acelerada, la empresa no ha pagado Impuesto a la Renta durante los 4 primeros años, lo que disminuirá favorablemente sus aplicaciones de fondos.

#### **4.2.2. Incremento de los Flujos de Efectivo provenientes de Operación**

Dado que la empresa depreciará *tributariamente* en 10 años el integro de la aeronave, sus estados financieros mostrarán utilidades contables sujetas a distribución, durante los 10 años del contrato más los 10 años posteriores de vida útil del bien, con un mínimo pago de impuesto a la renta.

### **4.3. Efecto Tributario**

#### **4.3.1. Rebaja del Impuesto a la Renta por aplicación de la Depreciación Acelerada**



Cuando la Tasa de Depreciación Fiscal, establecida de acuerdo al periodo del Contrato de 10 años (10%) excede a la Tasa Contable, establecida de acuerdo a la vida útil del activo en 20 años (5%), se genera lo que se denomina una “Depreciación Acelerada Fiscal”.

Esta Depreciación Acelerada implica que el activo será depreciado tributariamente en menor tiempo (la mitad del tiempo de su vida útil según el presente caso), lo que se traducirá en una disminución (inafectación) inmediata de la materia imponible en cada ejercicio, generando una rebaja evidente del Impuesto a la Renta por Pagar.

### Explicación

De acuerdo al Rubro Definiciones de la NIC 16 (Párrafo 6) el significado de los términos es el siguiente:

- **Depreciación** es la distribución sistemática del importe depreciable de un activo **a lo largo de su vida** útil.
- **Vida útil** es el periodo durante el cual se espera que la entidad utilice el activo.
- **El Importe depreciable** de un activo se distribuirá de forma sistemática **a lo largo de su vida útil** (Párrafo 50).

El párrafo 17 de la NIC 12, en su acápite (b), considera **a la depreciación como una Diferencia Temporal**, debido a que la misma puede ser diferente al ser calculada para efectos contables y para efectos fiscales, con motivo de determinarse los Resultados Fiscales.

Así mismo establece: “En estas condiciones *surgirá una diferencia temporal imponible, que producirá un pasivo por impuestos diferidos, cuando la depreciación a efectos fiscales sea acelerada.*”

De acuerdo al artículo 18° de la Ley del Leasing, se podrá aplicar como **tasa de depreciación** máxima anual aquella que se determine de manera lineal *en función a la cantidad de años que comprende el contrato*.

Estas normas (Contable y Tributaria), absolutamente contrastantes, serán conjugadas por la NIC 12, la misma que permitirá, mediante sus mecanismos normativos, la coexistencia y afectación de ambas disposiciones, *cada una en su campo de aplicación*.

#### **4.3.2. Generación de un “Escudo Fiscal” contra el Impuesto a la Renta.**

Las Diferencias Temporarias Imponibles al término del Año 7 suman \$7'108,920 y las Diferencias Temporarias Deducibles suman \$318,736, constituyendo el neto de ambas 6'790,184 un “Escudo Fiscal” contra el Impuesto a la Renta que proviene de la “Depreciación Acelerada Fiscal”, consentida tributariamente por el Impuesto a la Renta y la Ley del Leasing y reconocidas y medidas normativamente por la NIC 12.

#### **4.3.3. Compensación de las Diferencias Temporarias**

Las Diferencias Temporarias generan técnicamente *activos y pasivos diferidos*, que *permanecerán en los estados financieros como cuentas de compensación futura en la afectación del Impuesto a la Renta de ejercicios posteriores*.

#### **Explicación**

De acuerdo al párrafo 72 de la NIC 12 aunque los activos y pasivos corrientes de naturaleza fiscal se evalúen y reconozcan por separado, se compensan en el estado de situación financiera sujetos a los mismos criterios que los establecidos para los instrumentos financieros en la NIC 32.

De acuerdo al párrafo 74 de la NIC 12 una entidad debe compensar activos por impuestos diferidos con pasivos por impuestos diferidos si, y sólo si:

(a) tiene reconocido legalmente el derecho de compensar los importes de activos por impuestos corrientes con pasivos por impuestos corrientes; y  
(b) los activos por impuestos diferidos y los pasivos por impuestos diferidos ***se derivan del impuesto a las ganancias correspondientes a la misma autoridad fiscal***, que recaen sobre:

(i) la misma entidad o sujeto fiscal; o  
(ii) diferentes entidades o sujetos a efectos fiscales que pretenden, ya sea liquidar los activos y pasivos fiscales corrientes por su importe neto.

## 5. Efectos del Impuesto a la Renta sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves.

Tanto la Ley del Impuesto a la Renta (LIR) como su Reglamento (RLIR), reconocen que los Principios de Contabilidad Generalmente Aceptados (PCGA) contenidos en las NIIF, son de aplicación en el país.

El Art. 33° del RLIR establece que la contabilización de operaciones bajo PCGA puede determinar, por la aplicación de las normas contenidas en la Ley, *diferencias temporales y permanentes* en la determinación de la renta neta.

Las *diferencias temporales y permanentes* obligarán al ajuste del resultado según los registros contables, en la declaración jurada.

### 5.1. Efectos Económicos

#### 5.1.1. Incremento de las Deducciones (Rebajas) Fiscales a la Renta Imponible y disminución del Impuesto a la Renta por Pagar

El efecto económico concreto, será la generación de Deducciones (Rebajas) Fiscales Anuales por \$3'627,000 a la Renta Imponible Anual. Estas Deducciones Tributarias sumarán al término del Año 7, la cantidad de \$25'389,000 (Cuadro C).

Estas mismas *Deducciones de la Renta Imponible Anual*, generarán cada año *disminuciones del Impuesto a la Renta Anual* de \$1'015,560, las mismas que sumarán al término del Año 7, la cantidad de 7'108,920 (Cuadro C), lo que deberá haberse reconocido anualmente como *Diferencias Temporarias Imponibles* y contabilizado como *Pasivos Diferidos*.

### **Explicación**

De acuerdo a la NIC 16, la aeronave será *depreciada contablemente* en base a su vida útil de 20 años, es decir, a la *Tasa Contable de 5% anual*.

La misma aeronave, será *depreciada tributariamente* en base a la duración del Contrato de Leasing de 10 años, es decir, a la *Tasa Fiscal de 10% anual*.

La diferencia de tasas se concretará en importes dinerarios que duplicarán los cargos tributarios, al hacer que la aeronave quede *depreciada tributariamente* en la mitad del tiempo (10 años).

Este exceso de depreciación legal (Depreciación Acelerada), generará en la Liquidación del Impuesto a la Renta (Cuadros B y C), Deducciones Tributarias (Rebajas del Impuesto a la Renta Anual) que permitirán inafectar en cada uno de los primeros 10 años, el importe de \$3'627,000, el mismo monto que generará una *disminución del Impuesto a la Renta Anual* de \$1'015,560, lo que deberá reconocerse como una Diferencia Temporal Imponible y contabilizarse como un Pasivo Diferido.

#### **5.1.2. Incremento de las Adiciones (Reparos) Fiscales a la Renta Imponible**

El efecto económico concreto, será la generación de Adiciones (Reparos) Fiscales a la Renta Imponible Anual por \$569,172 a partir del Año 6, las

mismas que sumarán al término del Año 7, la cantidad de \$1'138,344 (Cuadro C).

Estas mismas Adiciones a la Renta Imponible Anual, *generarán incrementos* del Impuesto a la Renta Anual de \$159,368, los mismos que sumarán al término del Año 7, la cantidad de \$318,736 (Cuadro C), lo que deberá haberse reconocido anualmente como Diferencias Temporarias Deducibles y contabilizado como Activos Diferidos.

### **Explicación**

El Art. 37° de la LIR, establece que a fin de establecer la renta neta de tercera categoría se deducirá de la renta bruta los gastos necesarios para producirla y mantener su fuente, así como los vinculados con la generación de ganancias de capital, en tanto la deducción no esté expresamente prohibida por esta ley, en consecuencia, *son deducibles según el Inc. f. las depreciaciones por desgaste u obsolescencia de los bienes de activo fijo.*

El Art. 38° de la LIR, establece que el desgaste o agotamiento que sufran los bienes del activo fijo que los contribuyentes utilicen en negocios, industria, profesión u otras actividades productoras de rentas gravadas de tercera categoría, *se compensarán mediante la deducción por las depreciaciones admitidas* en esta ley.

El Art. 41° de la LIR, define que el Costo Computable para la Depreciación es el *costo de adquisición, producción o construcción, (no los valores revaluados)*

El Art. 44° de la LIR determina que *la Depreciación del mayor valor atribuido al activo por Revaluación* (sea como consecuencia de revaluación voluntaria de activos, como motivo de una reorganización empresarial o fuera de estos actos), *no es deducible* para la determinación de la renta imponible de tercera

categoría, salvo que se trate de revaluaciones con efectos tributarios (que se pague el Impuesto a la Renta) de acuerdo al numeral 1 del Artículo 104° de la LIR.

## 5.2. Efecto Financiero

### Disminución de las Salidas de los Flujos de Efectivo

La Pérdida Fiscal durante los primeros 4 años (Cuadro C) que generó el no pago del Impuesto a la Renta, así como la disminución de este impuesto durante el resto de años, como efecto recíproco del incremento de las Deducciones de la Base Imponible, está explicado por el hecho de que a mayores Deducciones (Rebajas) de la Base Imponible, se consigue la generación de un menor Impuesto a la Renta por Pagar y por consiguiente una menor Salida de Flujos de Efectivo por el pago de Impuesto a la Renta.

## 6. Efectos de la Ley de Arrendamiento Financiero sobre los Contratos de Leasing de Aeronaves.

### 6.1. Efecto Económico

#### Incremento de las Deducciones Fiscales a la Renta Imponible y disminución del Impuesto a la Renta por Pagar

Los mismos hechos detallados en el acápite 5.1.1, dado que la Ley del Arrendamiento Financiero es complementaria a la del Impuesto a la Renta, sin embargo, debemos agregar que es la Ley del Arrendamiento Financiero *la que proporciona al Impuesto a la Renta, el concepto legal de Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación* para un bien en arrendamiento financiero.

#### Explicación

El plazo de suscripción de un Contrato de Leasing, determinará la Tasa Fiscal Lineal Máxima de Depreciación del bien en arrendamiento

El Art. 18° del D. Leg. 299 establece que, excepcionalmente se podrá aplicar como *tasa de depreciación máxima anual aquella que se determine de manera lineal en función a la cantidad de años que comprende el contrato*, siempre que éste reúna algunas características fijadas por ley.

Esta disposición legal que proviene del año 1984, permite introducir a la legislación del Impuesto a la Renta y en lo concerniente a la Tasa de Depreciación Fiscal, el concepto excepcional (solo para el contrato de Leasing) de una *tasa lineal en base al tiempo de duración del Contrato de Arrendamiento*.

## **6.2. Efecto Financiero**

### **Disminución de las Salidas de los Flujos de Efectivo**

Los mismos hechos detallados en el acápite 5.2.1, dado que la Ley del Leasing es complementaria a la del Impuesto a la Renta.

## **7. APÉNDICES**

- **Apéndice A:** “Cuadro de Amortización del Arrendamiento Financiero”
- **Apéndice B:** “Fórmulas Financieras para la Determinación de la Amortización”

## **Apéndice A**

### **“Cuadro de Amortización del Arrendamiento Financiero”**







## **Apéndice B**

### **“Fórmulas Financieras para la Determinación de la Amortización”**

## FORMULAS FINANCIERAS

1. ***Importe a Financiar*** = US\$ 72'540,000

2. ***Tasa Nominal Anual*** = 5%

3. ***i Nominal Anual*** = 0.05

4. ***i Efectiva Mensual*** =  $\frac{i \text{ Nominal Anual}}{N^{\circ} \text{ periodos por Año}} = \frac{0.05}{12} = \mathbf{0.0041666}$

5. ***Tasa Efectiva Mensual*** =  $i \text{ Efectiva Mensual} * 100 = \mathbf{0.41666\%}$

6. ***i Efectiva Anual*** =  $[(1 + i \text{ Efectiva Mensual})^{n^{\circ} \text{ periodos por año}} - 1]$

$$i \text{ Efectiva Anual} = \left[ \left( 1 + \frac{0.05}{12} \right)^{12} - 1 \right]$$

$$i \text{ Efectiva Anual} = [(1 + 0.0041666)^{12} - 1]$$

$$i \text{ Efectiva Anual} = [1.051161898 - 1]$$

***i Efectiva Anual*** = **0.051161897**

7. ***Tasa Efectiva Anual*** =  $i \text{ Efectiva Anual} * 100$

$$Tasa \text{ Efectiva Anual} = 0.051161897 * 100$$

***Tasa Efectiva Anual*** = **5.116%**

8. ***Amortización:***

$$A = P \left[ \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1} \right]$$

$$P = \$72'540,000$$

$$A = \$72'540,000 \left[ \frac{0.0041666(1 + 0.0041666)^{120}}{(1 + 0.0041666)^{120} - 1} \right]$$

$$A = \$72'540,000 \left[ \frac{0.006862375102}{0.646996376} \right]$$

$$A = \$72'540,000 [0.010606512]$$

$$\text{Amortización} = \$769,396.40$$

#### 9. RESUMEN FINANCIAMIENTO DEL VALOR DEPRECIABLE

$$120 \text{ cuotas} * \$769,396.40 = \$92'327,568$$

$$\text{Valor Futuro (F)} = \$92'327,568$$

$$\text{Valor Presente (P)} = \$72'540,000$$

$$\text{Intereses} = \$19'787,568$$

#### 10. FINANCIAMIENTO DEL VALOR RESIDUAL

$$F = P(1 + i)^n$$

$$F = 8'060,000(1 + 0.0041666)^{120}$$

$$F = 8'060,000(1.646996376)$$

$$\text{Valor Futuro (F)} = 13'274,791.00$$

$$\text{Valor Presente (P)} = 8'060,000.00$$

$$\text{Intereses} = 5'214,791.00$$

## **Anexo B**

### **“Análisis Estadístico de Correlación y Regresión Lineales”**

GET

FILE='C:\Users\Usuario\Documents\IBM SPSS Aplicaciones Correlaci3n y Regresi3n\1.A Conjunto de Datos sobre Base Contable y Fiscal.sav'.

DATASET NAME Conjunto\_de\_datos1 WINDOW=FRONT.

CORRELATIONS

/VARIABLES=RentaContable AdicionesTributarias DeduccionesTributarias RentaFiscal

/PRINT=TWOTAIL NOSIG

/MISSING=PAIRWISE.

## Correlaciones

[Conjunto\_de\_datos1] C:\Users\Usuario\Documents\IBM SPSS Aplicaciones Correlaci3n y Regresi3n\1.A Conjunto de Datos sobre Base Contable y Fiscal.sav

Correlaciones

		Renta Contable	Adiciones Tributarias	Deducciones Tributarias	Renta Fiscal
Renta Contable	Correlaci3n de Pearson	1	,791*	. <sup>b</sup>	,992**
	Sig. (bilateral)		,034	.	,000
	N	7	7	7	7
Adiciones Tributarias	Correlaci3n de Pearson	,791*	1	. <sup>b</sup>	,863*
	Sig. (bilateral)	,034		.	,012
	N	7	7	7	7
Deducciones Tributarias	Correlaci3n de Pearson	. <sup>b</sup>	. <sup>b</sup>	. <sup>b</sup>	. <sup>b</sup>
	Sig. (bilateral)	.	.	.	.
	N	7	7	7	7
Renta Fiscal	Correlaci3n de Pearson	,992**	,863*	. <sup>b</sup>	1
	Sig. (bilateral)	,000	,012	.	
	N	7	7	7	7

\*. La correlaci3n es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

\*\*. La correlaci3n es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

b. No se puede calcular porque al menos una variable es constante.

\* Estimaci3n curvil3nea.

TSET NEWAR=NONE.

CURVEFIT

/ VARIABLES=AdicionesTributarias DeduccionesTributarias RentaFiscal WITH RentaContable

/ CONSTANT

/ MODEL=LINEAR

/ PRINT ANOVA

/ PLOT FIT.

## Estimaci3n curvil3nea

[ Conjunto\_de\_datos1] C:\Users\Usuario\Documents\IBM SPSS Aplicaciones Correlaci3n y Regresi3n\1.A Conjunto de Datos sobre Base Contable y Fiscal.sav

### Advertencia

La variable dependiente (DeduccionesTributarias) es una constante (3627000.000).  
No se ajustar3n ecuaciones para esta variable.

### Descripci3n del modelo

Nombre del modelo		MOD_1
Variable dependiente	1	Adiciones Tributarias
	2	Deducciones Tributarias
	3	Renta Fiscal
Ecuaci3n	1	Lineal
Variable independiente		Renta Contable
Constante		Incluidos
Variable cuyos valores etiquetan las observaciones en los gr3ficos		Sin especificar



Resumen del procesamiento de los casos

	N
Total de casos	12
Casos excluidos <sup>a</sup>	5
Casos pronosticados	0
Casos creados nuevos	0

a. Los casos con un valor perdido en cualquier variable se excluyen del análisis.

Resumen del procesamiento de las variables

	Variables			
	Dependiente			Independiente
	Adiciones Tributarias	Deducciones Tributarias	Renta Fiscal	Renta Contable
Número de valores positivos	2	7	3	7
Número de ceros	5	0	0	0
Número de valores negativos	0	0	4	0
Número de valores perdidos				
Perdidos definidos por el usuario	0	0	0	0
Perdidos del sistema	5	5	5	5

## Adiciones Tributarias

## Lineal

Resumen del modelo

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típico de la estimación
,791	,625	,550	186305,270

La variable independiente es Renta Contable.

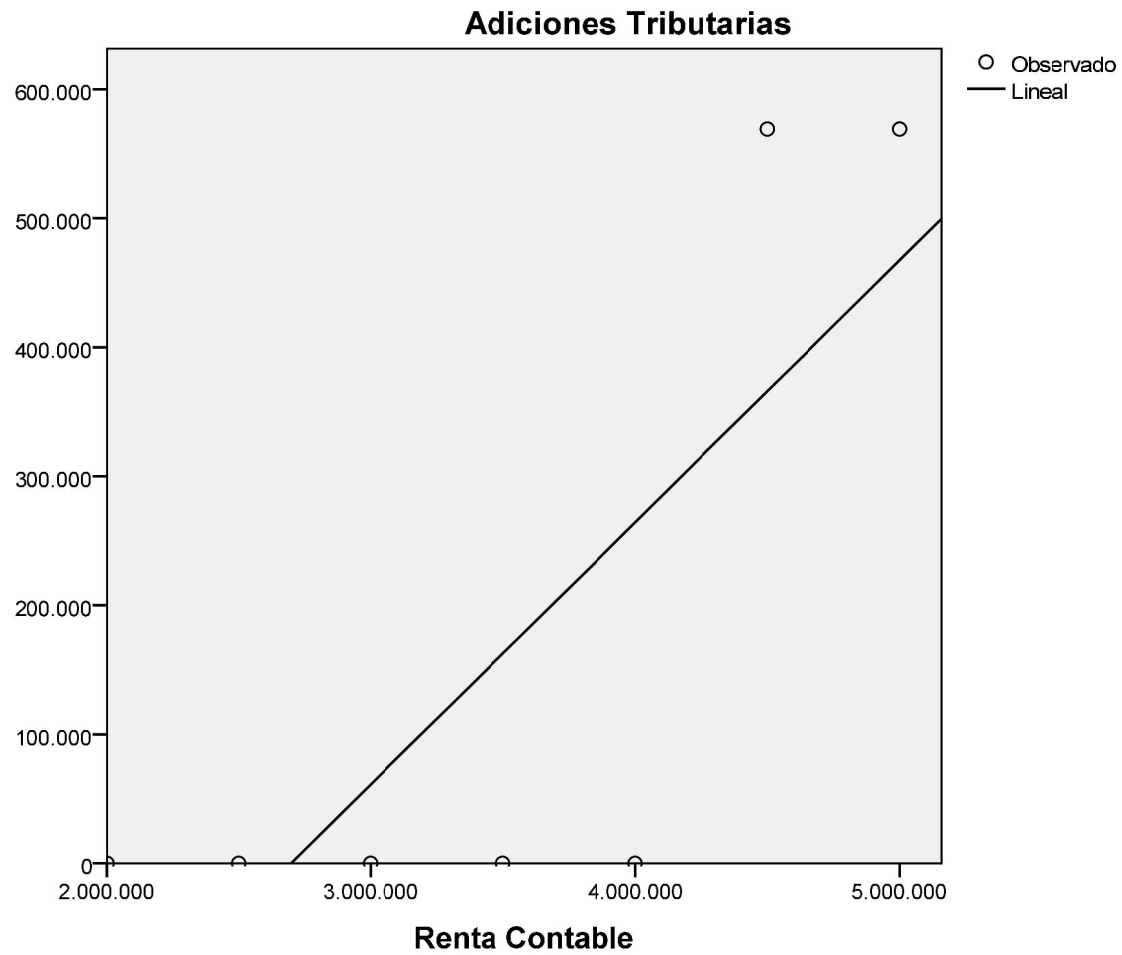
## ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	2,892E+11	1	2,892E+11	8,333	,034
Residual	1,735E+11	5	34709653455		
Total	4,628E+11	6			

La variable independiente es Renta Contable.

## Coeficientes

	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error típico	Beta		
Renta Contable	,203	,070	,791	2,887	,034
(Constante)	-548844,429	256320,923		-2,141	,085



**Deducciones Tributarias**

**Lineal**

Resumen del modelo

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típico de la estimación
.	.	.	.

La variable independiente es Renta Contable.

ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	,000	0	.	.	.
Residual	,000	6	,000		
Total	,000	6			

La variable independiente es Renta Contable.

Coeficientes

	Coeficientes no estandarizados		t	Sig.
	B	Error típico		
(Constante)	,000	,000	.	.

Terminos excluidos

	Beta dentro	t	Sig.	Correlación parcial	Tolerancia mínima
Renta Contable	.	,000	,000	.	1,000

Renta Fiscal

Lineal

Resumen del modelo

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típico de la estimación
,992	,983	,980	186305,270

La variable independiente es Renta Contable.

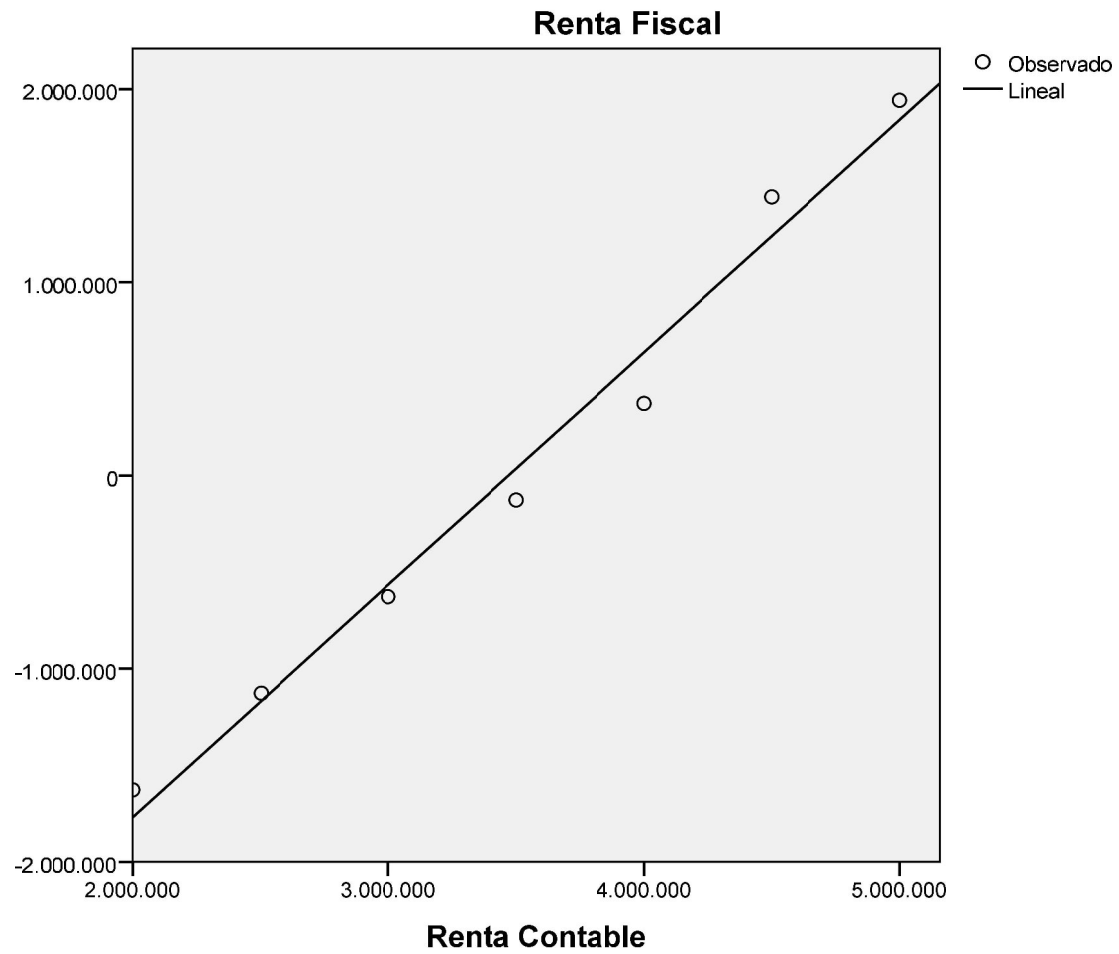
## ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	1,014E+13	1	1,014E+13	291,997	,000
Residual	1,735E+11	5	34709653455		
Total	1,031E+13	6			

La variable independiente es Renta Contable.

## Coeficientes

	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error típico	Beta		
Renta Contable	1,203	,070	,992	17,088	,000
(Constante)	-4175844,429	256320,923		-16,291	,000



GET

FILE='C:\Users\Usuario\Documents\IBM SPSS Aplicaciones Correlaci3n y Regresi3n\2. B Conjunto de Datos sobre Diferencias Temporarias.sav'.

DATASET NAME Conjunto\_de\_datos1 WINDOW=FRONT.

CORRELATIONS

/VARIABLES=GastoImpuestoRenta DiferenciasTemporariasDeducibles DiferenciasTemporariasImponibles ImpuestoRentaPagado

/PRINT=TWOTAIL NOSIG

/MISSING=PAIRWISE.

## Correlaciones

[Conjunto\_de\_datos1] C:\Users\Usuario\Documents\IBM SPSS Aplicaciones Correlaci3n y Regresi3n\2. B Conjunto de Datos sobre Diferencias Temporarias.sav

Correlaciones

		Gasto por Impuesto a la Renta	Diferencias Temporarias Deducibles	Diferencias Temporarias Imponibles	Impuesto a la Renta Pagado
Gasto por Impuesto a la Renta	Correlaci3n de Pearson	1	,791 <sup>*</sup>	. <sup>b</sup>	,992 <sup>**</sup>
	Sig. (bilateral)		,034	.	,000
	N	7	7	7	7
Diferencias Temporarias Deducibles	Correlaci3n de Pearson	,791 <sup>*</sup>	1	. <sup>b</sup>	,863 <sup>*</sup>
	Sig. (bilateral)	,034		.	,012
	N	7	7	7	7
Diferencias Temporarias Imponibles	Correlaci3n de Pearson	. <sup>b</sup>	. <sup>b</sup>	. <sup>b</sup>	. <sup>b</sup>
	Sig. (bilateral)	.	.	.	.
	N	7	7	7	7
Impuesto a la Renta Pagado	Correlaci3n de Pearson	,992 <sup>**</sup>	,863 <sup>*</sup>	. <sup>b</sup>	1
	Sig. (bilateral)	,000	,012	.	
	N	7	7	7	7

\*. La correlaci3n es significativa al nivel 0,05 (bilateral).

\*\*.. La correlaci3n es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

b. No se puede calcular porque al menos una variable es constante.

\* Estimaci3n curvil3nea.

TSET NEWAR=NONE.

CURVEFIT

/ VARIABLES=DiferenciasTemporariasDeducibles DiferenciasTemporariasImponibles ImpuestoRentaPagado WITH GastoImpues  
toRenta

/ CONSTANT

/ MODEL=LINEAR

/ PRINT ANOVA

/ PLOT FIT.

Estimaci3n curvil3nea

[ Conjunto\_de\_datos1] C:\Users\Usuario\Documents\IBM SPSS Aplicaciones Correlaci3n y Regresi3n\2. B Conjunto de Datos sobre Diferencias Temporarias.sav

Advertencia

La variable dependiente (DiferenciasTemporariasImponibles) es una constante (1015560.000). No se ajustar3n ecuaciones para esta variable.

Descripci3n del modelo

Nombre del modelo		MOD_1
Variable dependiente	1	Diferencias Temporarias Deducibles
	2	Diferencias Temporarias Imponibles
	3	Impuesto a la Renta Pagado
Ecuaci3n	1	Lineal
Variable independiente		Gasto por Impuesto a la Renta
Constante		Incluidos
Variable cuyos valores etiquetan las observaciones en los gr3ficos		Sin especificar



Resumen del procesamiento de los casos

	N
Total de casos	7
Casos excluidos <sup>a</sup>	0
Casos pronosticados	0
Casos creados nuevos	0

a. Los casos con un valor perdido en cualquier variable se excluyen del análisis.

Resumen del procesamiento de las variables

	Variables			
	Dependiente			Independiente
	Diferencias Temporarias Deducibles	Diferencias Temporarias Imponibles	Impuesto a la Renta Pagado	Gasto por Impuesto a la Renta
Número de valores positivos	2	7	3	7
Número de ceros	5	0	0	0
Número de valores negativos	0	0	4	0
Número de valores perdidos      Perdidos definidos por el usuario	0	0	0	0
Perdidos del sistema	0	0	0	0

Diferencias Temporarias Deducibles

Lineal

### Resumen del modelo

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típico de la estimación
,791	,625	,550	52165,423

La variable independiente es Gasto por Impuesto a la Renta.

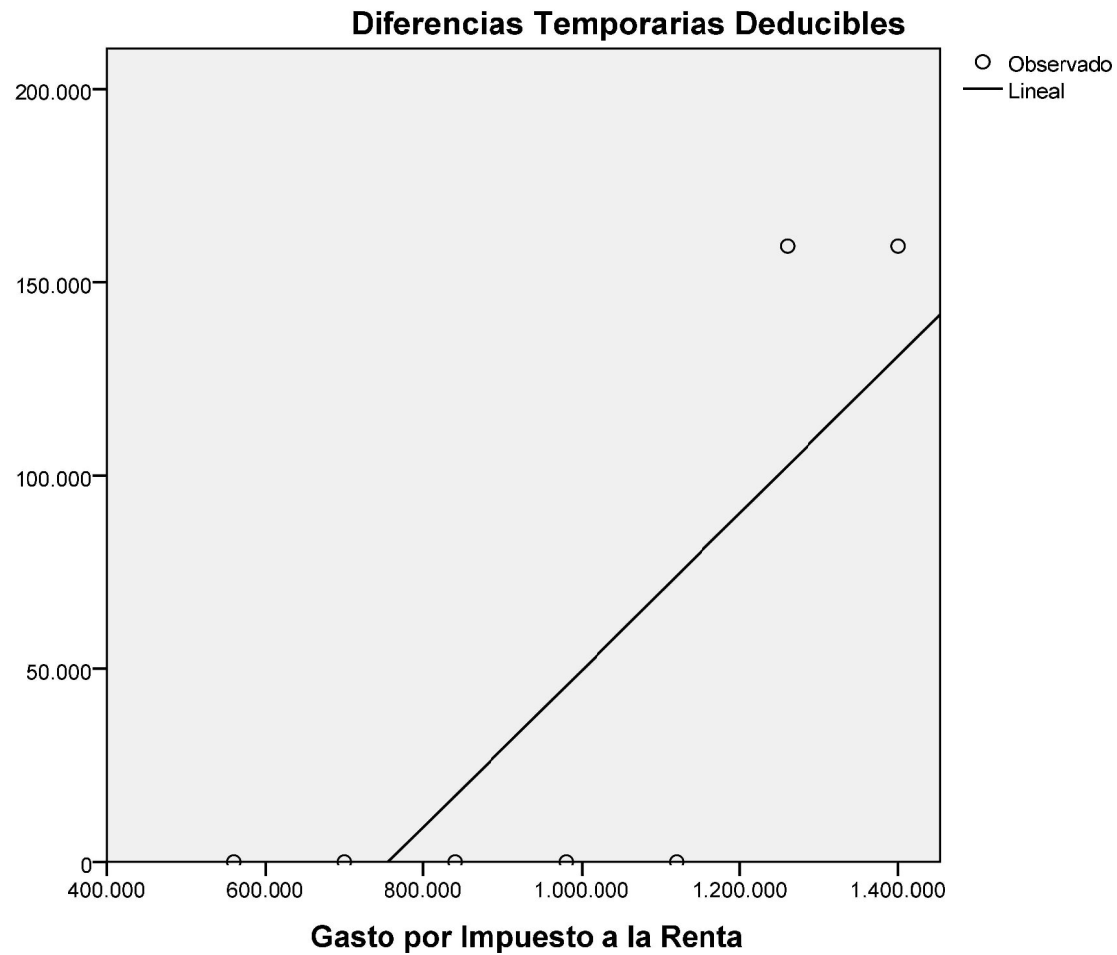
### ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	22676928057	1	22676928057	8,333	,034
Residual	13606156834	5	2721231367		
Total	36283084891	6			

La variable independiente es Gasto por Impuesto a la Renta.

### Coefficientes

	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error típico	Beta		
Gasto por Impuesto a la Renta	,203	,070	,791	2,887	,034
(Constante)	-153676,286	71769,786		-2,141	,085



**Diferencias Temporarias Imponibles**

**Lineal**

#### Resumen del modelo

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típico de la estimación
.	.	.	.

La variable independiente es Gasto por Impuesto a la Renta.

#### ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	,000	0	.	.	.
Residual	,000	6	,000		
Total	,000	6			

La variable independiente es Gasto por Impuesto a la Renta.

#### Coefficientes

	Coeficientes no estandarizados		t	Sig.
	B	Error típico		
(Constante)	,000	,000	.	.

#### Terminos excluidos

	Beta dentro	t	Sig.	Correlación parcial	Tolerancia mínima
Gasto por Impuesto a la Renta	.	,000	,000	.	1,000

Impuesto a la Renta Pagado

Lineal

### Resumen del modelo

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típico de la estimación
,992	,983	,980	52165,423

La variable independiente es Gasto por Impuesto a la Renta.

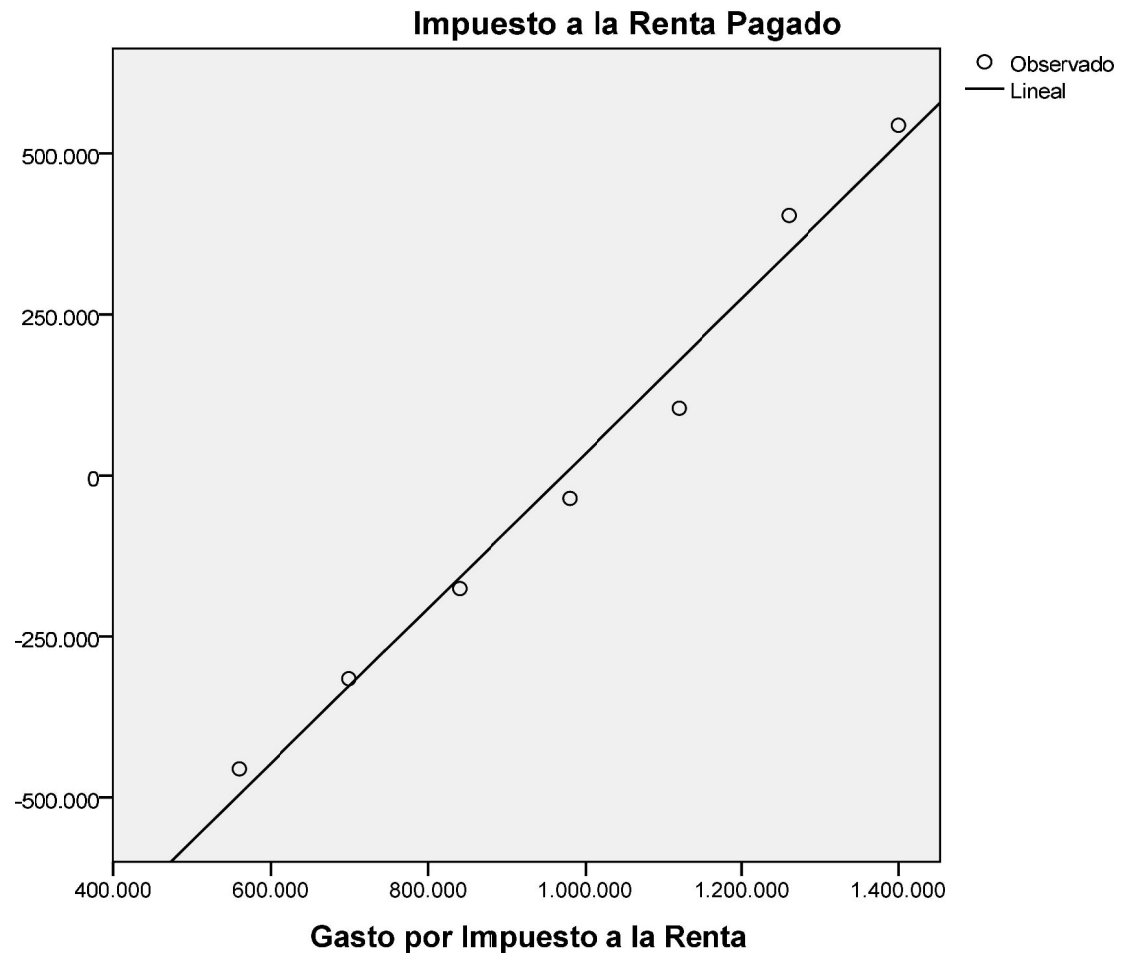
### ANOVA

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	7,946E+11	1	7,946E+11	291,997	,000
Residual	13606156834	5	2721231367		
Total	8,082E+11	6			

La variable independiente es Gasto por Impuesto a la Renta.

### Coefficientes

	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error típico	Beta		
Gasto por Impuesto a la Renta	1,203	,070	,992	17,088	,000
(Constante)	-1169236,286	71769,786		-16,291	,000



**ANEXO N° 1**

**BOEING**

**AERONAVES ENTREGADAS DE ENERO A DICIEMBRE 2015**

SERIES AERONÁUTICAS	SERIE 737			SERIE 747		SERIE 767	SERIE 777		SERIE 787		
MODELOS	737-700	737-800	737 900 ER	747-8	747-8 FREIGHTER	767-300 FREIGHTER	777-300 ER	777 FREIGHTER	787-8	787-9	
PRECIOS POR MODELOS EN MILLONES DE US\$	80.6	96	101.9	378.5	379.1	199.3	339.6	318.7	224.6	284.6	
CLIENTES	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL POR CLIENTE
AerCap (2°)		24							5	7	36
Aeroflot - Russian Airlines							3				3
Aeromexico									1		1
Air Algerie		2									2
Air Berlin		2									2
Air Canada									2	4	6
Air China		25		3							28
Air China Cargo								3			3
Air France (5°)							2				2
Air India									3		3
Air New Zealand										3	3
AirBridgeCargo Airlines LLC					2						2
Alaska Airlines			11								11
ALC Air Lease Corporation (9°)		21					8				29
All Nippon Airways Co., Ltd. (10°)		3					3		3	7	16
American Airlines (1°)		18					2		13		33
Atlas Air, Inc.					1						1
Avia Capital Leasing		12									12
Avianca									3		3
Aviation Capital Group (7°)		1									1
Avolon - Ireland		7									7
BOCOM Leasing		3									3
Biman Bangladesh Airlines		2									2
BOC Aviation Pte. Ltd. (8°)		4									4
British Airways (6°)										5	5
Business Jet / VIP Customer(s)	3		1				1		1	1	7
Cargolux Airlines					2						2
Cathay Pacific Airways							6				6
China Airlines							4				4
China Eastern	4	24					5				33
China Southern Airlines (9°)							2	4			6
CIT Leasing Corporation (5°)		4							2		6
Sub Total de Página	7	152	12	3	5	0	36	7	33	27	282

SERIES AERONÁUTICAS	SERIE 737			SERIE 747		SERIE 767	SERIE 777		SERIE 787		
MODELOS	737-700	737-800	737 900 ER	747-8	747-8 FREIGHTER	767-300 FREIGHTER	777-300 ER	777 FREIGHTER	787-8	787-9	
CLIENTES	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL POR CLIENTE
Comair Limited		2									2
COPA Airlines		6									6
Delta Air Lines (2°)			19								19
Donghai Airlines		4									4
Dragon Aviation Leasing		4									4
Dubai Aerospace Enterprise								1			1
EL AL Israel Airlines			1								1
Emirates (7°)							9				9
Ethiopian Airlines		3						2			5
Etihad Airways										4	4
EVA Air							1				1
FedEx						16		2			18
Flydubai		8									8
Garuda Indonesia							3				3
GECAS (1°)		9					3				12
GOL Airlines		6									6
Hainan Airlines		11							2		13
Hebei Airlines Company, LTD		1									1
Japan Airlines									4	2	6
Kenya Airways									3		3
KLM - Royal Dutch Airlines (5°)							1				1
Korean Air				4	1		4	1	1		11
LATAM Airlines Group										3	3
Lion Air		25	5								30
Lufthansa Cargo (4°)								1			1
Lufthansa German Airlines (4°)				4							4
Luxair		1									1
Nok Air		2									2
Norwegian		10							1		11
Okay Airways Company Limited			3								3
Oman Air (SAOC)		2	4						2		8
Pegasus Airlines		2									2
PrivatAir									1		1
Qantas									4		4
Qatar Airways							3	1	7		11
Republic of Iraq		5									5
Royal Air Maroc									1		1
Ruili Airlines	1										1
Ryanair		24									24
Sub Total de Página	1	125	32	8	1	16	24	8	26	9	250



SERIES AERONÁUTICAS	SERIE 737			SERIE 747		SERIE 767	SERIE 777		SERIE 787		
MODELOS	737-700	737-800	737 900 ER	747-8	747-8 FREIGHTER	767-300 FREIGHTER	777-300 ER	777 FREIGHTER	787-8	787-9	
CLIENTES	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL POR CLIENTE
Saudi Arabian Airlines							5				5
Sberbank Leasing		2									2
Scoot Pte Ltd									4	6	10
Shandong Airlines		11									11
Shanghai Airlines	2	3									5
Shenzhen Airlines		10									10
Silk Way Airlines					1						1
SilkAir		6									6
Singapore Airlines							4				4
SMBC Aviation Capital (4°)		12									12
Southwest Airlines (8°)		19									19
Sriwijaya Air			2								2
SunExpress Airlines		5									5
Thai Airways International							3				3
Timaero Ireland Limited		4									4
TUI Travel PLC		5							4		9
Turkish Airlines			5				7				12
Unidentified Customer(s)		9						4			13
United Airlines (3°)			23							11	34
United States Navy		15									15
Vietnam Airlines										4	4
Virgin Atlantic Airways										7	7
Virgin Australia Airlines		5									5
WestJet		12									12
Xiamen Airlines		16							4		20
Sub Total de Página	2	134	30	0	1	0	19	4	12	28	230
NÚMERO DE AERONAVES ENTREGADAS POR MODELO	10	411	74	11	7	16	79	19	71	64	762
PRECIOS POR MODELOS EN MILLONES DE US\$	80.6	96	101.9	378.5	379.1	199.3	339.6	318.7	224.6	284.6	
IMPORTE AERONAVES ENTREGADAS EN MILLONES DE \$	806	39,456	7,541	4,164	2,654	3,189	26,828	6,055	15,947	18,214	124,854

Fuente: <http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries>

NOTA: Los números entre parentesis asignados a algunas Aerolíneas, representan el puesto que ocupan en el Ranking de las 10 Mayores del Mundo

Los números entre parentesis asignados a algunas Arrendadoras, representan el puesto que ocupan en el Ranking de las 10 Mayores del Mundo

## ANEXO N° 2

## AERONAVES BOEING ENTREGADAS EN 2015 A LAS 10 MAYORES AEROLINEAS DEL MUNDO

[illegible]

**ANEXO N° 3**

AERONAVES BOEING ENTREGADAS EN 2015 A LAS 10 MAYORES ARRENDADORAS DEL MUNDO												
ARRENDADORAS	737-700	737-800	737 900 ER	747-8	747-8 FREIGHTER	767-300 FREIGHTER	777-300 ER	777 FREIGHTER	787-8	787-9	Número Aeronaves	Importe en Millones \$
1.- GECAS		9					3				12	
Entregas en millones de US\$		864					1,019					1,883
2.- AerCap		24							5	7	36	
Entregas en millones de US\$		2,304							1,123	1,992		5,419
3.- BBAM											0	
Entregas en millones de US\$												
4.- SMBC Aviation Capital		12									12	
Entregas en millones de US\$		1,152										1,152
5.- CIT Leasing Corporation		4							2		6	
Entregas en millones de US\$		384							449			833
6.- AWAS											0	
Entregas en millones de US\$												
7.- Aviation Capital Group		1									1	
Entregas en millones de US\$		96										96
8.- BOC Aviation Pte. Ltd.		4									4	
Entregas en millones de US\$		384										384
9.- ALC-Air Lease Corporation		21					8				29	
Entregas en millones de US\$		2,016					2,717					4,733
10.- Nordic Aviation Capital											0	
Entregas en millones de US\$												
AERONAVES ENTREGADAS											100	
IMPORTE EN MILLONES DE US\$												14,500

**NOTA:** Boeing entregó aeronaves a 7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo en el Año 2015

AERONAVES BOEING ENTREGADAS EN 2015	Número Aeronaves	Porcentaje	Importe en Millones \$	Porcentaje
A las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo	149	19.6	27,819	22.3
Al resto de Aerolíneas	487	63.9	80,039	64.1
A las 7 Mayores Arrendadoras del Mundo	100	13.1	14,500	11.6
Al resto de Arrendadoras	26	3.4	2,496	2.0
<u>Totales</u>	762	100.0	124,854	100.0

**Fuente:** <http://www.boeing.com/company/about-bca/#/orders-deliveries>

**ANEXO N° 4**

<b>AIRBUS</b>										
<b>AERONAVES ENTREGADAS DE ENERO A DICIEMBRE 2015</b>										
SERIES AERONÁUTICAS	A318-A321				A330-200			A350	A380	
MODELOS	A318	A319neo	A320neo	A321neo	A330-200	A330-200 FREIGHTER	A330-300	A350-900	A380-800	TOTAL
PRECIOS POR MODELOS EN MILLONES DE US\$	74.3	97.5	106.2	124.4	229.0	232.2	253.7	304.8	428.0	
CLIENTES	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	
Aegean Airlines			4							4
AerCap (2°)				4			1	2		7
Aerolineas Argentinas					2					2
Air Algerie					3					3
Air Arabia			6							6
Air Berlin				6						6
Air China		3	2				4			9
ALC Air Lease Corporation (9°)			1	8						9
Air New Zealand			5							5
Airasia			9				4			13
Airbus Defense & Space					3					3
American Airlines (1°)		7		19						26
Asiana Airlines									2	2
Avianca Holding		1	4	2						7
AWAS (6°)			10	1						11
BOC Aviation (8°)			16	12			4			32
British Airways (6°)									2	2
CALC			17	2						19
Capital Airlines			4							4
Cathay Pacific							3			3
Cebu Air			4							4
Chengdu Airlines			2							2
China Development Bank			5							5
China Eastern Airlines		7	9	9	5		2			32
China Southern Airlines (9°)			6	4			4			14
CIT Leasing Corporation (5°)				4	1		4	2		11
Delta Airlines (2°)							4			4
Oruk Air		1								1
Easyjet			23							23
Emirates (7°)									15	15
Etihad Airways			1	5					4	10
Finnair								3		3
Frontier Airlines				5						5
Garuda Indonesia Airways			4				2			6
SUB TOTAL DE PÁGINA	0	19	132	81	14	0	32	7	23	308

SERIES AERONÁUTICAS	A318-A321				A330-200			A350	A380	
MODELOS	A318	A319neo	A320neo	A321neo	A330-200	A330-200 FREIGHTER	A330-300	A350-900	A380-800	TOTAL
PRECIOS POR MODELOS EN MILLONES DE US\$	74.3	97.5	106.2	124.4	229.0	232.2	253.7	304.8	428.0	
CLIENTES	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	
GECAS (1°)			7	12						19
Grupo TACA (Avianca)			1							1
Hainan Airlines					1		6			7
Hawaiian Airlines					3					3
Hong Kong Airlines (Tianjin)			4				1			5
Iberia (6°)					1					1
ICBC Leasing			11	6						17
IAFC Leasing					5					5
Intrepid Aviation Group							7			7
Jetblue Airways				12						12
Juneyao Airlines			2	3						5
Korean Air							3			3
LATAM Airlines Group				15				1		16
Libyan Airlines					1					1
Lion Air			7				3			10
Loong Air			3							3
Lufthansa (4°)			6	2					2	10
Meridian Aviation Partners							2			2
Nepal Airlines			2							2
Oman Air							1			1
Philippine Airlines				5						5
Privare Customer	1	1	1		1					4
Qatar Airways			8			2		6	2	18
Saudi Gulf Airlines Company			4							4
Scandinavian Airlines							2			2
Sichuan Airlines			5	1						6
SMBC Aviation Capital (4°)			9							9
South African Airways			2							2
Spirit AirlinesSPIRIT AIRLINES			8	6						14
Spring Airlines			10							10
Srilankan Airlines							4			4
Synergy Aerospace (Avianca)			14		2					16
TACA International Airlines				1						1
Thai Airways International			3							3
Tibet Airlines		4								4
Tigerair Australia			3							3
Transasia Airways				2						2
Sub Total de Página	1	5	110	65	14	2	29	7	4	237

SERIES AERONÁUTICAS	A318-A321				A330-200			A350	A380	
MODELOS	A318	A319neo	A320neo	A321neo	A330-200	A330-200 FREIGHTER	A330-300	A350-900	A380-800	TOTAL
PRECIOS POR MODELOS EN MILLONES DE US\$	74.3	97.5	106.2	124.4	229.0	232.2	253.7	304.8	428.0	
CLIENTES	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	TOTAL MODELO	
Tunisair					2					2
Turkish Airlines				13		1	7			21
Singapore Airlines							2			2
US Airways (1°) (Unido con AA)	0	0		12	0	0	0	0	0	12
Vietjet Air			6	3						9
Vietnam Airlines				3						3
Virgin America			5							5
VivaAerobus			8							8
Volaris			5							5
Vueling			7	5						12
Wizz Air			9	2						11
SUB TOTAL DE PÁGINA	0	0	40	38	2	1	9	0	0	90
NÚMERO DE AERONAVES ENTREGADAS POR MODELO	1	24	282	184	30	3	70	14	27	635
PRECIOS POR MODELOS EN MILLONES DE US\$	74.3	97.5	106.2	124.4	229.0	232.2	253.7	304.8	428.0	
IMPORTE (MILLONES DE US\$) POR AERONAVES ENTREGADAS	74	2,340	29,948	22,890	6,870	697	17,759	4,267	11,556	96,401

Fuente: <http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/>

**NOTA:** Los números entre parentesis asignados a algunas Aerolíneas, representan el puesto que ocupan en el Ranking de las 10 Mayores del Mundo  
Los números entre parentesis asignados a algunas Arrendadoras, representan el puesto que ocupan en el Ranking de las 10 Mayores del Mundo

## ANEXO N° 5

## AERONAVES AIRBUS ENTREGADAS EN 2015 A LAS 10 MAYORES AEROLINEAS DEL MUNDO

[illegible]

Fuente: <http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/>

**NOTA: Airbus entregó aeronaves a 6 de las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo en el Año 2015**

**ANEXO N° 6**

**AERONAVES AIRBUS ENTREGADAS EN 2015  
A LAS 10 MAYORES ARRENDADORAS DEL MUNDO**

ARRENDADORAS	A318	A319neo	A320neo	A321neo	A330-200	A330-200 FREIGHTER	A330-300	A350-900	A380-800	Número Aeronaves	Importe en Millones \$
<b>1.- GECAS</b>			7	12						19	
Entregas en millones de US\$			743	1,493							2,236
<b>2.- AerCap</b>				4			1	2		7	
Entregas en millones de US\$				498			254	610			1,361
<b>3.- BBAM</b>										0	
Entregas en millones de US\$											0
<b>4.- SMBC Aviation Capital</b>			9							9	
Entregas en millones de US\$			956								956
<b>5.- CIT Leasing Corporation</b>				4	1		4	2		11	
Entregas en millones de US\$				498	229		1,015	610			2,351
<b>6.- AWAS</b>			10	1						11	
Entregas en millones de US\$			1,062	124							1,186
<b>7.- Aviation Capital Group</b>										0	
Entregas en millones de US\$											0
<b>8.- BOC Aviation</b>			16	12			4			32	
Entregas en millones de US\$			1,699	1,493			1,015				4,207
<b>9.- ALC-Air Lease Corporation</b>			1	8						9	
Entregas en millones de US\$			106	995							1,101
<b>10.- Nordic Aviation Capital</b>										0	
Entregas en millones de US\$											0
<b>AERONAVES ENTREGADAS</b>										98	
<b>IMPORTE EN MILLONES DE US\$</b>											13,399

Fuente: <http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/>

**NOTA:** Airbus entregó aeronaves a 7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo en el Año 2015

AERONAVES AIRBUS ENTREGADAS EN 2015	Número Aeronaves	Porcentaje	Importe en Millones \$	Porcentaje
A 6 de las 10 Mayores Aerolíneas del Mundo	84	13.2	16,950	17.6
Al resto de Aerolíneas	405	63.8	59,900	62.1
A 7 de las 10 Mayores Arrendadoras del Mundo	98	15.4	13,399	13.9
Al resto de Arrendadoras	48	7.6	6,152	6.4
<b>Totales</b>	<b>635</b>	<b>100.0</b>	<b>96,401</b>	<b>100.0</b>

Fuente: <http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/>